
ЕВРОПРОТОКОЛ: ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ 29
№12 (1002) ДЕКАБРЬ 2014 WWW.ZR.RU
За рулем
ISSN 0321-4249
9 770321 424007
14012
БОЛЬШОЙ ТЕСТ 112
DATSUN ON-DO / CHERY BONUS 3 / LADA GRANTA LIFTBACK / RENAULT LOGAN
NISSAN SENTRA
СДЕЛАНО В ИЖЕВСКЕ 16
176 ФОРМУЛА-1 В СОЧИ БЫЛО НЕ СТЫДНО!
38 НОВЫЙ BMW X6 ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА
188 МЕДСПРАВКА НОВЫЕ ПРАВИЛА И РАСЦЕНКИ
ЭКСПЕРТИЗА МОТОРНЫХ МАСЕЛ ЕСТЬ ЧЕМУ УДИВИТЬСЯ! 138
СДАЕМ НА ПРАВА НОВЫЙ ПОРЯДОК ПРИЕМА ЭКЗАМЕНОВ 186
ЦИФРОВАЯ ВЕРСИЯ ЗР iPAD, ANDROID, WINDOWS



Дополним реальность?

Я не верил. До последнего. Знал, что государство отвалило Берни Экклстоуну около 60 миллионов долларов за право проведения Гран-при Формулы-1. Видел подготовленную и уже «объезженную» трассу. И все же терзали смутные сомнения: состоится ли сочинская гонка в том формате и на таком уровне, какой ее привыкли видеть во всем мире?

Каюсь. И подписываюсь: уровень был тот самый, что надо. Вплоть до идеально ровного асфальта, который поразил гонщиков мощным «зацепом». Просторные боксы команд вдоль пит-лейна оказались даже удобнее, чем на многих европейских трассах.

Пропустить гонку мы не могли и отправили в Сочи редакционный десант: наши журналисты вместе с кем-то из вас стояли в очереди за билетами. Живой рассказ с места событий – на странице 176.

Тем временем экспертная группа вывела на полигон новый седан «Датсун Он-До» в компании очень сильных конкурентов. Из всех тестовых работ декабрьского выпуска «За рулем» именно эта является приоритетной (с. 112). А среди пула новых автомобилей я выделил бы «Фольксваген-Пассат», новый «Форд-Мондео» и хэтчбек «Шкода-Фабия» (с. 44), который покинул конвейер автозавода в Калуге, но не ушел с российского рынка.

Хотите не только прочитать, но и увидеть, как это было? Предлагаю освоить технологию «Дополненная реальность».

Всего три простых шага. Нужно скачать на смартфон или планшетник бесплатное приложение «За рулем AR», которое не займет в вашем гаджете много памяти. Затем нужно навести камеру смартфона сначала на обложку журнала (для идентификации конкретного выпуска), а после – на эту страничку с фирменным красным значком «Дополненной реальности». Подробная инструкция – на с. 31.

Удалось? Значит, вы уже с нами, в самой гуще событий! Заодно покрутите 3D-изображение этого болида команды «Скудерия Феррари» – машину видно в мельчайших подробностях! А если нет смартфона – не беда. Найти это видео можно на нашем интернет-сайте www.zr.ru. Приятного просмотра.

И – приятного чтения!

Максим Кадаков,
главный редактор



3D+видео
инструкция
на странице 31

АКТУАЛЬНО

ПРЕМЬЕРЫ

ВСЕ АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

НОВЫЙ


Биксеноновые фары


Система аварийного торможения


8-ступенчатая АКПП


Пневматическая подвеска премиум-класса


Натуральные материалы отделки

Готов к любому повороту

Новый Touareg с системой полного привода 4MOTION

Некоторые из указанных в рекламе опций устанавливаются за дополнительную плату.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru Реклама



Das Auto.

СЕНТРАБЕЖНАЯ СИЛА

Испытываем «Сентру» российскими и испанскими дорогами | **Производство** Россия | **В продаже** с октября 2014 года | **От** 679 000 рублей | **Автор** Юрий Тимкин | **Фото** Александр Кульнев

Мы не просто ждали «Сентру» – мы за ней охотились. Ведь этот седан класса С – потенциальный бестселлер. После того как мы рассказали о новичке, познакомившись с ним в статике (ЗР, 2014, № 9), в редакцию пришло приглашение поездить на нем по дорогам Испании.

Пиренейский полуостров манил хорошими дорогами, но мне-то хотелось жестко погонять «Сентру» здесь, в России, по нашим городам и весям. И представьте себе, незадолго до вылета удалось-таки на несколько дней умыкнуть ее – в Москве!

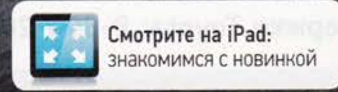
И сам поездил вволю, и коллегам дал прокатиться. Посему впечатлений – масса!

СЕНТРАЛЬНАЯ ПОЗИЦИЯ

Сажусь за руль… Трудно охарактеризовать сентровский интерьер. Он… как бы это помягче сказать… среднестатистический. Конкуренты, среди которых японские «Мазда-3» с зафиксированным на передней панели «планшетом», футуристический «Сивик» и даже «Королла» со старомодными электронными часами, запоминаются, а вот «Сентра» – нет. При этом отделочные материалы весьма добротные, а уровень оснащения отвечает велению времени.

В общем, не отважились ниссановцы на эксперименты и сделали ставку на не слишком требовательного покупателя, который благосклонен к спокойным, традиционным подходам и решениям.

Простые и бесхитростные с виду кресла принимают меня как родненького, разве что «лифт до первого этажа не доезжает» – хочется опустить сиденье еще на пару сантиметров. Обзорность хороша: габариты чувствуешь отлично, стойки ветрового стекла не мешают, зеркала крупные. На машинах в богатых комплектациях есть и камера заднего вида, но вот парктроник не получишь ни за какие деньги: катишься назад, катишься, а тревожного писка все нет и нет. Вовремя





видео
см. с. 31

В профиль «Сентра» изрядно напоминает флагманскую «Теану». Наверняка найдутся люди, которых это подстегнет к покупке.

НА ЧУЖБИНЕ

До Испании я, конечно же, добрался и вдоволь поездил на «Сентре» по тамошним дорогам – в окрестностях Барселоны. Странное дело: «Сентра» та же, а впечатления иные.

Если на наших дорогах главную «шумовую партию» исполняли шины, то первую скрипку в «испанской оратории» играл двигатель. А у нас-то он казался тихоней! Никаких чудес: гладкий асфальт «успокаивает» покрышки, поэтому в лидеры по шумности выходит мотор.

Словно оправдываясь за это, 117-сильная «четверка» изрядно умерила свой аппетит: вместо московских 9,7 л на сотню она стала кушать в среднем 8,2 л. Вот что значит упорядоченное движение и отсутствие глухих пробок!

Не вызывавший в Москве лишних вопросов электроусиленный руль на серпантинах озадачил недостаточной обратной связью, а боковая поддержка передних сидений оказалась слабоватой – скоростное прохождение поворотов не для «Сентры».

Главное же в том, что «Ниссану» в гористой местности явно не хватало мотора. Он, конечно, везет машину, но как-то натужно, словно на последнем издыхании. Может, с механической коробкой всё поярче, но таких версий в Испании не было.

В общем, в родных палестинах «Сентра» мне понравилась гораздо больше. Видать, не зря ее «дотачивали» под наши условия эксплуатации. Истина стара: каждому автомобилю – свое место!

спохватился, а то попал бы в переплет. А ведь эта машина через неделю должна оказаться на официальной презентации в Испании!

Заглянул я и назад: как там живется пассажирам? Распахнув дверь, присвистнул: резиновый уплотнитель проема болтается на соплях. Видимо, ижевские сборщики пока не научились работать по ниссановским стандартам.

Плюхнувшись на диван, присвистнул во второй раз: места здесь очень много! Между спинкой и коленями проходит два кулака (ну хорошо, полтора). Запас пространства над головой достаточный, хоть и без избытка. Но сам диван оказался негостеприимно жестким, а его подушке явно недостает длины. Среднему пассажиру мешает напольный туннель. Из радостей – откидной подлокотник с двумя подстаканниками и пара дефлекторов системы вентиляции. Отмечу и два кармашка в спинках передних кресел: у японских одноклассников чаще всего бывает лишь один.

В СЕНТРЕ МОСКВЫ

Автомойщик отказывался верить, что перед ним наследница



Автоматическим режимом снабжен только водительский стеклоподъемник – этим грешат многие японские одноклассники. Еще один признак экономии – отсутствие подсветки клавиш.



К приборам вопросов нет: яркие, понятные, информативные.



Функцию автоматического складывания зеркал можно задействовать только из салона, отдельной кнопкой. Когда закрываешь автомобиль с брелока, они остаются в рабочем положении. Не самое очевидное решение.

(и одноклассница!) «Тииды»: «Длиннющая машина-то, добавить бы за работу надо…»

«Сентра» и впрямь немаленькая. Да и смотрится богато: ленты светодиодов в фарах (прерогатива топ-версии «Текна»), тонировка задних стекол, 17-дюймовые колеса. Мне всё это добро ни к чему. А вот короткий свес и высоко посаженный передний бампер я отметил сразу: в России их значение трудно переоценить.

Поколесив внутри Садового кольца, четко уяснил, что «Сентра» у нас пользуется уважением. Благодаря внешнему сходству с «Теаной» ее почти не зажимают – уступают «лыжню» даже большие черные вседорожники.

В пробках стоять… уютно! Льющаяся из шести динамиков музыка звучит достойно, мерно шелестит мотор, выбранную температуру точно и без малейших перебоев поддерживает двухзонный климат-контроль. Хм, не так уж и плохи эти традиционные решения.

А если все-таки резво поездить, да по разбитым дорогам?

Подвеска удивила всеядностью: мелкие и крупные неровности она проглатывает почти с теановской уверенностью и по-благородному беззвучно.

Ниссановские навигаторы теперь неплохо знают Москву. Однако антибликовый 5,8-дюймовый монитор не такой уж безупречный: при ярком свете мало что видно.



Картинка с камеры заднего вида лишена подвижных траекторных линий-подсказок и лишь информирует о расстоянии до приближающегося объекта.



Центральная консоль смотрится простецки – ее не оживляет даже декор под углепластик, коим щеголяют машины в топ-исполнении.

У вариатора есть режим *L* – эдакая пониженная передача. Использовать этот режим рекомендуется при преодолении крутых подъемов на малой скорости, а также при движении внатяг по глубокому снегу, песку или размокшему грунту. Для России – то, что доктор прописал!

Салон типичного японского автомобиля: умиротворенные линии, богатое оснащение, приличные материалы. Дизайнерской искорке поставили прочный заслон: она не проскочила здесь ни разу.



Михаил Гзовский, заведующий отделом испытаний

Мне было очень любопытно оценить «Сентру» на фоне редакционного «Форда-Фокус», который уже три года числится в парке журнала. Хита С-сегмента из «Форда» не вышло, и я точно знаю почему: тесно и недешево! А вот у «Сентры» есть все шансы.

Во-первых, во втором ряду «Ниссана» гораздо просторнее, а его багажник несравнимо вместительнее. Во-вторых, недурна динамика: «Сентра» с менее мощным мотором (у моего «Фокуса» 125 л.с.) в сочетании с классно настроенным вариатором субъективно даже обыгрывает в спринте «Форд» с механикой. В-третьих, у «Ниссана» приятные плавность хода и шумоизоляция. В-четвертых, внешность а-ля мини-«Теана» мне тоже показалась интересной.

Хватает и поводов для придирок. Не понравились очень длинный руль (три с половиной оборота от упора до упора) и высокая посадка, не самая удобная. Управляемость уступает фордовской.

Удивили странности комплектации: кожаная отделка и навигация, но при этом зеркала не складываются автоматически при закрытии машины; не предусмотрена подсветка клавиш стеклоподъемников и, что хуже, кнопки блокировки дверей. Клавишу лючка бензобака под рулевой колонкой с ходу не найти. Камера заднего вида – это хорошо, но не ценой же парктроника!

И все же, проведя с «Сентрой» день, я сделал для себя однозначный вывод: этот размер мне в самый раз, а «Фокус» явно маловат. И то, что базовая «Сентра» дороже самого доступного «Фокуса» на 64 000 рублей (при этом в «Ниссане» уже будет кондиционер!), меня не смущает.



Кирилл Милешкин, редактор отдела автомобильной информации

Без ложной скромности скажу: я первым среди журналистов «За рулем» (и, похоже, одним из первых в России) пощупал «Сентру» еще три месяца назад, о чем и рассказал во всех подробностях (ЗР, 2014, 09). Но то было короткое статическое знакомство, а хотелось поездить, поискать плюсы-минусы и ответить на главный для себя вопрос: лучше ли «Сентра» редакционной «Алмеры», на которой я проехал уже больше 30 000 км? Или даже так: настолько ли она лучше, насколько дороже?

С первых же минут меня зацепило. А всё разгонная динамика! По паспорту-то машины близки: до сотни «Сентра» разгоняется за 11,3 с, а моя вариаторная «Алмера» – за 12,7 с. Невелика разница. Но по ощущениям – пропасть! Знаете почему? Маскируясь под классический автомат, вариатор «Сентры» во время разгона не вынуждает двигатель зависать на максимальных оборотах, а работает «ступенчато». И очень оперативно реагирует на команды правой ногой. И хотя под капотом «Сентры» лишь на 15 сил больше, чем в «Алмере», складывается впечатление, что разница эта вдвое больше. Вот что значит современная трансмиссия!

«Сентра» короче и ниже, имеет такую же колесную базу и лишь в ширину выигрывает у «Алмеры» внушительные 65 мм. Весят обе модели одинаково. Но по комфорту и удобству «Сентра» ушла далеко вперед. Все органы управления на правильных местах, шумоизоляция не хуже, чем у конкурентов из С-класса. Разве что подвеска оказалась жестче алмеровской. Но это я отчасти списываю на 17-дюймовые колеса и более драйверскую настройку шасси, что многим будет по душе.

О мультимедийном комплексе «Ниссан Коннект» я и не вспомнил бы, поскольку такой же стоит в «Террано» и звезд с неба не хватает. Но выпало мне ехать в незнакомый район – и я обратился к помощи навигатора. Оказалось, что теперь он знает одну из главных столичных достопримечательностей – пробки. Информация достается владельцу бесплатно, по радиоканалу. Данные далеко не полные, но сам факт появления этой функции запишу в достоинства.

Самая доступная «Сентра» дороже богато оснащенной «Алмеры» на 125 000 рублей (речь о версиях с механической коробкой). У такой «Сентры» нет противотуманок, карманов в спинках передних сидений, легкосплавных колес и навигации, но есть система стабилизации, аудиоподготовка с клавишами на руле, передний подлокотник и регулировка руля в двух плоскостях. А еще в активе неплохая эргономика, акустический комфорт, приятный интерьер и гармоничный облик. Судя по тому, как равнодушно взирали на машину соседи по потоку, ее принимали за более дорогую «Теану».

Мой вердикт: если интересуетесь «Алмерой» в топовой комплектации, присмотритесь к базовой «Сентре» – не пожалеете.



Передним креслам недостает боковой поддержки. Регулировка по высоте обрадует главным образом невысоких водителей, поскольку даже в нижнем своем положении сиденье стоит высоковато.

В заднем ряду – простор на уровне бизнес-класса! Японцы говорят, что по запасу пространства для коленей «Сентре» нет равных в своем сегменте.



Удары от колдобин на руле практически не ощущаются. Так что нашими дорогами «Сентру» не испугаешь. Кстати, машина была обута в 17-дюймовые колеса, а на базовых 16-дюймовых плавность хода должна быть еще выше.

В адрес тормозов нареканий нет: и привод настроен грамотно, и с эффективностью замедления всё в порядке.

Провести инструментальные замеры на полигоне нам не позволила погода, но, по моим ощущениям, при торможении со 100 км/ч «Сентра» уложится в канонические 40 метров.

В отличие от большинства одноклассников, «Сентра» может предложить покупателям лишь один двигатель: 1,6-литровый бензиновый атмосферник мощностью 117 л.с.

Данные производителя

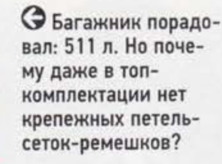
Модель	Nissan Sentra
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4625/1760/1495/2700
Объем багажника, л	511
Снаряженная масса, кг	1216 (1237)*
Время разгона 0–100 км/ч	10,6 (11,3)
Максимальная скорость, км/ч	192 (184)
Топливо/запас топлива, л	95/52
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,2/5,5/6,4 (8,1/5,4/6,4)
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16
Рабочий объем, см³	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	86/117 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	158 4000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	M5 (CVT)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16, 205/50R17

Здесь и далее в скобках – данные для версии с вариатором.


Для городских условий динамики более чем достаточно. Но на скоростных магистралях 117 «лошадок» уже не хватает.


Во время презентации ниссановцы неоднократно говорили, что, кроме «Сентры», в гольф-классе у них других моделей не будет. Дескать, наши покупатели уважают исключительно седаны. Всё так, но тогда зачем на наших дорогах появился закамуфлированный хэтчбек, подозрительно напоминающий свежедебютировавший «Пульсар», да еще и с самарскими номерами? Похоже, пятидверка появится-таки на нашем рынке. И выпускать ее станут, судя по всему, в России.




Багажник порадовал: 511 л. Но почему даже в топ-комплектации нет крепежных петель-сеток-ремешков?


Качество сборки первых машин оказалось не на высшем уровне: на каждой второй уплотнители задних дверей болтались в свободном полете.


Под полом – полноценная запаска. Отлично!

Отдача по нынешним временам скромная. Конкуренты с моторами такого же объема посильнее будут: «Королла» – 122 л.с., «Фокус» – 125, «Церато» – 130, «Элантра» – 132.

Впрочем, в городе дефицита «лошадок» не ощущается. «Ниссан» лихо стартует со светофоров и не отстает от потока. А как хорош ниссановский клиноремённый вариатор! Никаких рывков, никаких пауз – машина разгоняется четко и прогнозируемо. Все-таки не зря автопроизводители все шире используют бесступенчатые трансмиссии. И доплата за вариатор вполне адекватная – 35 000 рублей.

А вот на магистрали «Сентра», что называется, проседает. После 80 км/ч ускорение становится совсем «резиновым». Давишь педаль газа до упора, стрелка тахометра перескакивает за отметку 5000 об/мин, мотор ревет – но заметного рывка не происходит. Лучше ехать вполпедали: так ненамного медленнее, зато гораздо комфортнее – двигатель не голосит. В дальнейшем я так и делал: никуда не торопился, но везде поспевал и сохранял душевное спокойствие. Это, видимо, и есть кредо «Сентры». ЗР


Просторный и комфортабельный седан по адекватной цене


Нет альтернативы 1,6-литровому двигателю, качество сборки пока неидеальное

ИЖЕВСКАЯ СБОРКА

«Сентра» последнего поколения известна во многих странах уже больше года, однако в Россию она пришла лишь сейчас и в измененном виде: ниссановцы старались настроить ее с учетом наших реалий. Естественно, ходовые испытания проводились в России – львиная доля пробега накатывалась по дорогам Московской области.

Как поведал нам отвечавший за доводку «Сентры» Филипп Дьяков, ежемесячно испытатели наматывали по 20 000 км, а каждый прототип выхаживал по 100 000 км, после чего его отправляли на детальное изучение в Японию.

По итогам испытаний существенным образом переработали подвеску. Дорожный просвет увеличили до 155 мм против 140 мм ранее, применили пружины и амортизаторы с приспособленными под тяжелые дорожные условия характеристиками. Даже электроусилитель руля перекалибровали.

Ради пущего акустического комфорта задние колесные арки дополнительно изолировали ворсовым материалом. Емкость бачка стеклоомывателя довели до пяти литров.

На внутренней стороне крышки багажника появилась удобная ручка для закрывания. «Без нее продавать машины в России неправильно», – подытожил Филипп.

Пока «Сентра» почти целиком собирается из импортных комплектующих. Но ниссановцы со временем намерены довести уровень локализации до 60%.

500 000 машин с пневмогибридной системой необходимо выпускать ежегодно, чтобы разработка оказалась экономически выгодной. Альянс «Пежо-Ситроен» удивился дороговизне предложенной им же технологии и сейчас ищет партнера для ее освоения на конвейере.



4 дня в октябре простаивал конвейер по выпуску моделей «Лада-Гранта» и «Калина». Причиной этого стало не падение спроса, а сбой в работе поставщиков. Смежники не предоставили нужного количества комплектующих, и завод временно приостановил выпуск.

АВТО МЕСЯЦА



такой «Дастер» нам нужен

ДРУГ СПОРТСМЕНОВ

Статус недорогой модели не мешает «Дастеру» превращаться в запоминающиеся концепт-кары. На сей раз в латиноамериканском дизайн-центре «Рено» постарались создать идеальный автомобиль для активного отдыха. Пятиместный пикап «Ороч» должен особенно приглянуться любителям кайтсерфинга, очень популярного в Бразилии. В грузовом отсеке машины предусмотрена стойка для перевозки спортивного инвентаря. Запечатлеть себя со стороны помогут две встроенные в задние стойки видеокамеры с суммарным углом обзора 220°. Изображение с них можно вывести на монитор штатной мультимедиасистемы.

От скромного серийного вседорожника «Дастер Ороч» отличают 18-дюймовые колеса, большая панорамная крыша, флуоресцентные оранжевые акценты в интерьере и особая отделка сидений с повышенной износостойкостью. Некоторые вставки на панели приборов, дверях и сиденьях изготовлены из материала, напоминающего неопрен – ткань для гидрокостюмов.

БЮДЖЕТНЫЕ КОНЦЕПТЫ

Бестселлер российского рынка за несколько лет выпуска успел обзавестись несколькими концепт-карами, включая сделанные сторонними тюнинг-ателье. К сожалению, россияне ни один из них не видели даже на выставке. А ведь интерес был бы немалый.

❶ Концепт «D-Кросс» тоже показали в Сан-Паулу, но в 2012 году. Характерные особенности – ярко-салатовый цвет и измененная оптика.

❷ Годом позже похожий автомобиль под именем «Детур» привезли в южноафриканский Йоханнесбург. Его создателей вдохновляли фильмы «Безумный Макс» и «Терминатор», а также гоночные вседорожники «Дакара».

❸ Весной 2014 года румыны представили «Дастрак» – трехосный шестиколесный пикап длиной 5,83 м. Отличная альтернатива сверхдорогому «Мерседес-Бенцу G 63 AMG 6×6»!

❹ Этой осенью румыны наконец-то сделали из «Дастера» серийный пикап. Тираж – 500 машин.









630 000 тонн базового масла будет производить крупнейший завод такого рода в Европе. Совместное предприятие южнокорейской «SK Лубрикантс» и испанской «Репсол Петролеум» начало работу в Картахене (Испания) этой осенью. Продукция пойдет в первую очередь на европейский рынок.



5 млрд долларов потратит «Форд» на развитие марки «Линкольн». Средства освоят в течение пяти лет. Одна из приоритетных задач – создание модульной платформы, пока известной под индексом D6. К 2020 году продажи должны вырасти со 100 тысяч до 300 тысяч машин в год.

АВТОСАЛОН В САН-ПАУЛУ - 2014



УДАРНАЯ СИЛА

■ Разнообразию кроссоверов под маркой «Ниссан» может позавидовать любой производитель. А у японцев не иссякает фантазия. Над обликом концептуального «Кикса» работали художники из японской, бразильской и американской дизайн-студий. Если верить официальному описанию машины, «вдохновение дизайнерам подарил контраст между серостью городов, однообразием цветовой гаммы на дорогах Бразилии и яркостью природы этой страны». Запоминающийся, но без излишеств кроссовер обещают оперативно довести до конвейера. Пока о нем говорят как о созданном специально для Бразилии. Но едва ли «Ниссан» лишит другие рынки этого мускулистого вседорожника. При длине 4300 мм он аккуратно вписывается в нишу между «Джуком» и «Кашкаем». По предварительной информации, «Кикс» построен на платформе хэтчбека «Микра» и будет оснащен 1,6-литровым бензиновым атмосферником (111 л.с.) в паре с вариатором.





УДИВИЛИ!

Родной европейский рынок концерн «Фиат» удивлять не стремится, а вот бразильцев не прочь побаловать: фиатовский концепт-кар FCC4 стал самой яркой премьерой автошоу в Сан-Паулу. За сложным индексом скрывается «четырехдверное купе со спортивным характером». Это крупная машина: 5000 мм в длину и 1940 мм в ширину. Ее создали в латиноамериканском дизайн-центре «Фиата», причем дизайнерам особо удалась корма: выразительная оптика, нестандартная крышка багажника, скромные по размерам створки задних дверей, сильно выгнутое заднее стекло. В профиль FCC4 и вовсе похож на пикап – благодаря сдвинутому вперед салону. Не исключено, что этой машиной итальянцы намекают на будущую серийную модель, которая станет перелицованной версией «Мицубиси-L200» следующего поколения.



ОТВАЖНЫЙ МАЛЫЙ

■ Россиянам знаком только обычный «Ситроен-С3 Пикассо». В Бразилии же продается псевдокроссовер по имени «Эйркросс». Его отличает комплект накладок из черного пластика на бамперы и боковины кузова, увеличенный дорожный просвет и запаска на пятой двери. К выставке в Сан-Паулу французы сделали компактную пятидверку еще более грозным «внедорожником», назвав машину «Эйркросс Лунар». На алюминиевые колеса надеты «злые» шины «BF Гудрич». Место пятого колеса на створке багажника занял бокс для инвентаря. А по нижней кромке боковых дверей пустили оригинальную разработку «Ситроена» – воздушные накладки «Эйрбамп», защищающие краску от мелких царапин и вмятин. Впервые такие накладки появились на кроссовере «Кактус», а теперь французы хотят внедрить их и на другие модели.



3 кроссовера значатся в планах испанского «Сеата». Первым через два года появится одноклассник «Ниссана-Кашкай». За ним последуют компактная и более крупная модели. «Младший» вседорожник появится исключительно в моноприводном варианте.



5-летнее соглашение о партнерстве заключили компании «Киа Моторс Рус» и «Тоталь Восток». Французы становятся рекомендованным партнером корейской марки по поставке смазочных материалов на российский рынок.



МЕЛКОСЕРИЙНАЯ МЕЧТА

Концепт «Пининфарина-Серджио», представленный в 2013 году на мотор-шоу в Женеве, все-таки станет серийным. «Феррари» выпустит шесть таких машин. От выставочного образца их отличает наличие ветрового стекла и немного иной дизайн. С техникой проблем не возникло. Прототип изначально был построен на платформе «Феррари-458 Спайдер» с 4,5-литровым мотором V8 мощностью 570 л.с. Любопытно, что будущих обладателей коллекционной редкости выбрала сама компания «Феррари» – из числа наиболее преданных клиентов. «Серджио» оценили в три миллиона евро, и уже сейчас понятно, что с годами эти машины будут лишь дорожать.

КОНЦЕПЦИЯ ИЗМЕНИЛАСЬ

■ В компании «Опель» решили сыграть на всеобщей страсти к кроссоверам. Через два года отряд вседорожников из Рюссельсхайма обещают расширить сразу на две модели. При этом принципиально новых машин не будет. Весь секрет в том, что модным словом окрестят «Мериву» и «Зафиру» следующего поколения. Скорее всего, они сохранят однообъемный кузов, но при этом обзаведутся увеличенным клиренсом и, возможно, практичным обвесом. Даже полный привод и тот под вопросом. Похожий трюк недавно провернули французы из «Рено», назвав кроссовером новый «Эспас» – хотя его клиренс никак нельзя назвать подходящим для бездорожья, не говоря уже об остальных параметрах. Что касается «Опеля», то фирма разработает модели в содружестве с альянсом ПСА.



ДИЛЕРСКИЙ СЪЕЗД

■ В Москве состоялась шестая профессиональная конференция «Росавтодилер». Организатором выступила ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД), а информационным спонсором стал журнал «За рулем». В мероприятии приняли участие около 250 специалистов из многих сфер: владельцы и топ-менеджеры предприятий автомобильной торговли, представители органов государственной власти, партнеры РОАД, отраслевые аналитики, СМИ, банки, страховые компании. Они обсудили текущую ситуацию на рынке и перспективы выхода на докризисный уровень продаж. Нынешнее положение дел далеко от желаемого: восемь из 18 сборочных предприятий в стране загружены менее чем на 60% и лишь три из них используют свои производственные мощности на 90% и более.



ЗАГОВОР

В октябре серьезно увеличились тарифы на ОСАГО, но **Сергей Смирнов** уверен, что ситуация на рынке обязательного страхования от этого никак не изменится.

Страховщики в последнее время были в панике. Вроде бы и выплаты занижали, и отказывали в них по поводу и без – сэкономленных денег должно хватать не только на хлеб с маслом. Но нет, недовольные клиенты через суды стали взыскивать суммы, втрое превышающие изначально определенные страховщиками. Бюджет страховых компаний затрещал по швам.

Нужно было срочно что-то делать, и все компании дружно запели об убыточности ОСАГО и о необходимости повышения базовых тарифов, которые не менялись более десяти лет. Главные аргументы: законодательное увеличение выплат до 400 тысяч рублей в общем порядке и до 50 тысяч в случае применения европротокола – непосильная ноша.

Центробанк согласился с этими доводами и 11 октября 2014 года обнародовал новые базовые тарифы ОСАГО. В отличие от прежнего, сегодняшний тариф плавающий: страховым компаниям предоставили право выбора, от какой суммы отталкиваться при расчете стоимости полиса. Минимальная «база» – 2440 рубля, максимальная – 2574.

Раньше базовый тариф составлял 1980 рублей (для физических лиц – владельцев легковых автомобилей). По новым правилам страховая компания, рассчитав приемлемую для себя базовую сумму, извещает об этом ЦБ РФ и начинает продавать полисы. Эксперты, в том числе специалисты ЦБ и РСА (Российский союз автостраховщиков), уверяли нас, что появившаяся в базовом тарифе вилка обострит конкуренцию на рынке. На деле же большинство компаний просто продает полисы по максимальной цене.

В одном из страховых офисов мне вообще шепнули на ушко, что большинство страховщиков сговорилось продавать полисы ОСАГО как можно дороже. Но все же удалось найти компанию с минимальным базовым тарифом. «Ингосстрах», видимо, не стал участвовать в сговоре – рассчитывает полисы по минимальному тарифу.

Но это в Москве. В регионах о конкуренции и речи нет – зачастую в ближайшей округе работает лишь пара страховщиков, а значит, рука руку моет. Поэтому к полису ОСАГО с нагрузкой в виде страхования жизни автовладельцы там давно привыкли и тихо терпят. Привыкнут и к подорожанию.

В отдельных регионах полис в последние месяцы вообще нельзя было купить. Отговорки разные: у кого-то не нашлось бланков, а иные компании требовали представить автомобиль на осмотр перед заключением договора – при том что ближайший осмотр техническим специалистом мог состояться не раньше чем через месяц. «Нужный человек в отпуске, а других сотрудников этой квалификации у нас нет…» Реальная причина подобного поведения была очевидна – ждали новых тарифов. Судите сами: с 1 октября увеличили максимальную сумму выплаты «по железу» до 400 тысяч рублей (прежний лимит составлял 120 тысяч), а возможность продать полис дороже появилась только 11 октября. Вот страховщики и тормозили продажи – хочется же содрать с клиента побольше!

К слову, в РСА обо всех этих случаях знали. И даже выпустили специальный циркуляр, в котором строго-настрого запретили без веских причин отказывать автомобилистам. Причин для отказа определили всего четыре (см. схему).

И что? В регионах ситуация не изменилась! Как и раньше, требуют представить автомобиль на осмотр – по-прежнему с размытыми обязательствами по срокам. Если каким-то чудом удалось осмотреть машину, тут же появляются проблемы со связью… Но решение, мол, всегда есть. Не хотите ждать? Берите полис с нагрузкой!

ОТРЕЖЬ И СОХРАНИ

Памятка по самостоятельному оформлению ДТП

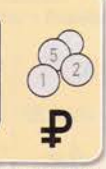
Европротокол – оформление дорожно-транспортного происшествия без участия сотрудников полиции. После заполнения бланка извещения о ДТП можно покинуть место аварии.

Действия при ДТП



Остановиться, выставить знак аварийной остановки





Сохранить следы ДТП, оценить размер ущерба

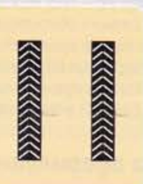


Записать данные свидетелей

Сфотографировать место ДТП



Общий план места происшествия



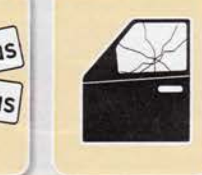
Следы торможения, обломки деталей



Разбитые элементы автомобилей и места осыпи

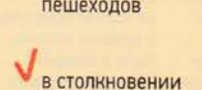


Автомобили со всех сторон и регистрационные знаки



Поврежденные детали автомобилей

Самостоятельно оформить ДТП можно, если:



- нет пострадавших – водителей, пассажиров или пешеходов
- у водителей нет разногласий по обстоятельствам ДТП и повреждениям автомобилей
- в столкновении участвовало два автомобиля
- у водителей есть полисы ОСАГО

Если не соблюдается хотя бы одно условие, нужно вызывать ГИБДД

ОТРЕЖЬ И СОХРАНИ



Заполнение формы европротокола



При заполнении бланка пользуйтесь шариковой ручкой

Извещение заполняют оба водителя, каждый – свою колонку

Оборотную сторону заполняет каждый участник самостоятельно

Когда оба экземпляра заполнены с лицевой стороны, их нужно разъединить

Оба водителя ставят две пары подписей на лицевой стороне извещения (одну – под информацией, другую – под «согласием»); оборотная сторона заверяется подписью водителя, которому принадлежит данный экземпляр

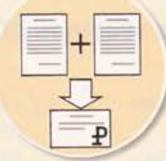
После разъединения допускается внесение исправлений с обязательным заверением их подписями водителей

Схема оформления ДТП



Действия после оформления европротокола







У вас есть пять рабочих дней с момента ДТП, чтобы отправить заполненное извещение своему страховщику

Если виновником ДТП стал второй участник, а вы являетесь потерпевшим, приложите извещение к заявлению о выплате при обращении в страховую компанию

Виновник ДТП не вправе приступать к ремонту автомобиля в течение 15 дней с момента ДТП без письменного согласия страховой компании; потерпевший может приступать к ремонту только после осмотра автомобиля экспертом по направлению страховой компании

Лимит выплат по европротоколу составляет 25 000 рублей по договорам, оформленным до 02.08.2014 г., и 50 000 рублей, если оба договора были заключены после 02.08.2014 г.

Как бороться с этим беспределом? Водители вынуждены защищать себя самостоятельно. Рекомендация – обратитесь в страховую компанию с заявлением о заключении следующего договора заблаговременно, месяца за два-три до окончания срока действия полиса. Сдайте заявление под роспись или отправьте заказным письмом, с уведомлением о вручении. Страховщик обязан заключить договор в течение месяца с момента обращения. Отказал? Тогда в суд – требовать компенсации понесенных убытков.

Если не успели заблаговременно обратиться в страховую компанию и вас вынудили-таки купить дополнительные страховки (жизни, квартиры или дачи), через суд вы можете вернуть потраченные деньги. Законодательство запрещает навязывать услуги.

К сожалению, не все умеют и хотят судиться. Поэтому в регионах страховые компании действуют безнаказанно. Вновь доходит до сговора нескольких фирм – чтобы автовладельцам некуда было податься. По словам руководителя Управления Федеральной антимонопольной службы по Челябинской области Анны Козловой, в их регионе крупнейшие страховые компании осуществляли согласованные действия, приведшие к необоснованным отказам от заключения договоров ОСАГО и навязыванию услуг добровольного страхования. В подобных случаях обращайтесь с письменным заявлением в региональное подразделение антимонопольной службы. Как показывает практика, налагаемые штрафы отрезвляют недобропорядочных страховщиков.

Самое обидное, что даже после увеличения максимальных выплат и тарифов реальные деньги на руки мы будем получать те же. За десять лет существования ОСАГО средняя выплата по страховому случаю колебалась в пределах 20–30 тысяч рублей. Вряд ли сейчас ситуация изменится. В стране до сих пор нет единых стандартов для определения стоимости ремонта разбитого автомобиля.

Еще в середине октября президиум РСА утвердил единую методику определения расходов на восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства. Методика включает справочники по стоимости запчастей, материалов и нормочасов. Предполагается, что ею будут пользоваться все без исключения эксперты. Правда, неизвестно, будут ли использовать эти документы эксперты независимые. И непонятно, какая максимальная вилка в расчетах допускается единой методикой. Тем не менее в РСА уверены, что новый документ позволит исключить недоплаты со стороны страховых компаний и случаи необоснованного обогащения со стороны потерпевших.

Чтобы единые стандарты начали работать, необходимо зарегистрировать справочники в Роспатенте. После этого данные передадут поставщикам программного обеспечения. И только тогда все эксперты смогут использовать в расчетах одни и те же данные. К слову, данная методика будет предоставляться всем экспертам на безвозмездной основе. РСА обещает разместить справочную информацию у себя на сайте.

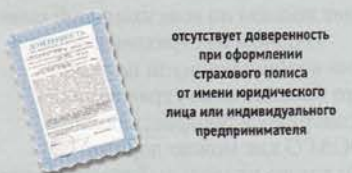
Поможет ли это пострадавшим в компенсации ущерба? До сих пор страховые компании успешно находили способы заплатить меньше. ЗР

Страховая компания вправе отказать в заключении договора ОСАГО, если:











За рулем AR

Дополненная реальность



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФОТО- И ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ, 3D И ПАНОРАМЫ САЛОНОВ

СМОТРИТЕ ЗА РАМКАМИ ЖУРНАЛА!

ИСПОЛЬЗУЙТЕ ДЛЯ ПРОСМОТРА СМАРТФОНЫ И ПЛАНШЕТЫ



РЕКЛАМА

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

НОСОМ ПО ВЕТРУ

ПРЕМЬЕРЫ



Дополненная реальность: 33, 38, 42, 44, 62, 68, 72, 76, 96

Задумывались ли вы, почему в Формуле-1 всегда было много итальянских пилотов? Альберто Аскари и Алессандро Дзанарди, Джанкарло Физикелла и Ярно Трулли. Список можно продолжать долго – и все эти парни быстры как молнии!

Не сомневаюсь, роясь в памяти, первым делом вы вспомните о богатом автоспортивном наследии нации, о трассе «Аутодромо национале ди Монца» и других «циркуитах», о концерне «Фиат» со всеми вытекающими спортивными подразделениями. И будете абсолютно правы.

Но во время теста «Пассата» нового поколения (с индексом B8), проходившего на Сардинии, я вдруг осознал: скоростью в крови итальянцы обязаны не в последнюю очередь фантастическим серпантинам. Они совершенно невероятные и есть практически в любом уголке этой благословенной страны.

ДУША В ПЯТКИ

Прежний «Пассат» был хорош, однако напоминал добротный, но бездушный бытовой прибор вроде микроволновки или холодильника. Надежно управлялся, был комфортным – в общем, прекрасно справлялся с задачей по перемещению из пункта *А* в пункт *В*, но навевал невыносимую скуку. И вот, любуясь сверкающим на солнце силуэтом «Пассата», на котором я только что с азартом прописывал траектории в горах Сардинии, я смело говорю вам и себе: то время прошло!



Отныне у «Пассата» есть душа. И он вполне способен ехать так, что ваша уйдет в пятки

Если новый «Пассат» и холодильник, то чертовски стильный. Если микроволновка, то с грилем и конвекцией. Выразительная поясная линия, укороченный на 67 мм передний свес и чуть иные пропорции сделали машину изящнее и стремительнее, а короткий руль (2,1 оборота от упора до упора) и фантастически (для крупного седана) собранная подвеска позволяют проходить быстрые повороты с точностью, не снившейся предшественникам. Хотя и они были ой как не плохи!

Отныне у «Пассата» есть душа. И он вполне способен ехать так, что ваша уйдет в пятки.

Все дело в том, что B8 – первый «Пассат» на модульной платформе MQB, а значит, машина действительно новая. И хотя конструктивно подвески остались прежними – «Мак-Ферсон» спереди и многорычажка сзади, управляемость заметно улучшилась. А если заказать машину с электронно-управляемыми амортизаторами DCC (Dynamic Chassis Control), то настраивать степень зажатости подвески можно по своему вкусу.

Конечно, на убитом асфальте и укатанных грунтовых дорогах жестковатое острое шасси забирает долг, напоминая о себе приличными тычками, передающимися на руль и сиденья. Но в целом баланс управляемости и комфорта здесь замечательный. А вытянувшаяся на 79 мм колесная база помогла не только увеличить запас пространства на заднем диване (салон стал длиннее на 33 мм), но и наверняка поспособствовала улучшению плавности хода. Между тем прибавка в колесной базе – самая существенная разница в размерах между новым и старым «пассатами». «Восьмерка» лишь на 12 мм шире, на 14 мм ниже и на 2 мм короче уходящего на покой старичка с индексом B7.

ВОСХИ-ТТ-ИТЕЛЬНО

В том, что интерьер «бэ-восьмого» интереснее, сомнений не возникает. Чего стоит только линия воздуховодов, проходящая вдоль всей панели и перекликающаяся с оформлением радиаторной решетки. Шикарный дизайнерский ход! И все же с непривычки обилие хромированных горизонтальных полос режет глаз переднему пассажиру. Зато на месте водителя полный порядок. Опционная электронная панель приборов в духе «Ауди-ТТ» никого не оставит равнодушным. Диагональ у панели – 12,3 дюйма, как у «Ауди».

Самые запоминающиеся черты интерьера – виртуальные приборы (опция) и дефлекторы воздуховодов, плавно переходящие в дизайнерский элемент. Отделочные материалы – почти премиум-класса. Эргономика, как всегда, на высоте.

За слоты USB и AUX – отдельное спасибо. Еще недавно на многие «фольксвагены» и «ауди» ставили исключительно фирменные разъемы MEDIA-IN.

Дисплей виртуальной панели приборов имеет диагональ 12,3 дюйма и разрешение 1440 × 540 пикселов. Сюда можно вывести практически любую информацию – от навигационных подсказок до показаний трип-компьютера.

Но поставщик, а также графика и интерфейс у «Фольксвагена» собственные.

В водительском кресле просторно, для людей субтильной комплекции – даже слишком. Валики боковой поддержки расставлены широко и не держат при активной езде. А ведь «Пассат» способен на многое, особенно если оснащен двухлитровым битурбодизелем.

Такую версию я испытал первым делом: в связке с семиступенчатым роботом DSG – это полнейший динамит! Конечно, 240 «лошадок» не будоражат кровь, но 500 ньютон-метров крутящего момента – серьезный козырь.

Разгон до сотни – за 6,1 секунды. Тяга феноменальная! И не менее выдающуюся сноровку демонстрирует робот DSG с двумя сцеплениями: сбросить в режиме кик-даун пару передач он способен молниеносно и совершенно незаметно. Случись мне выбирать «Пассат», остановил бы выбор именно на этом турбодизеле. Ведь после умопомрачительной дизельной тяги полторы сотни бензиновых «лошадей» и вдвое меньший крутящий момент версии 1.4 TSI не впечатляют. Хотя и такой «Пассат» с четкой шестиступенчатой механикой набирает сотню за каких-то 8,4 секунды. Вот он, вопрос восприятия!

Всего же для нового «Пассата» предусмотрели десять моторов: пять бензиновых (125–280 л.с.), четыре



Кузов стал легче на 33 кг, а жесткость на кручение выросла на 2000 Н·м/град. – до 30 000 у седана и до 25 000 у универсала. Во многом благодаря широкому применению высокопрочных сталей (показаны фиолетовым цветом) и сверхвысокопрочных сталей (красный цвет).



Универсал на 21 мм выше седана. В остальном габариты двух версий полностью совпадают.

Опционные кресла «Эргокомфорт» (ErgoComfort) – с памятью и функцией массажа. Профиль безупречен, а вот валики боковой поддержки расставлены шире, чем хотелось бы.

Просторный задний ряд – фамильная черта всех «пассатов». Благодаря тому, что база увеличилась на 79 мм, сидеть в B8 еще удобнее, чем в предшественнике. За доплату предлагают отдельный климатический блок.







Робот DSG с двумя сцеплениями можно заказать на любую версию нового «Пассата». Осталось понять, какие из них доедут до России.





Багажник огромен. Немцы заявляют 586 л для седана и 650 л для универсала. При сложенных сиденьях объемы впечатляют еще больше – 1152 и 1780 л соответственно.

дизельных (120–240 л.с.), а также гибридную силовую установку для версии GTE, в которой 156-сильный мотор TSI сочетается с электродвигателем (85 кВт). Парочка выдает в пределе 218 л.с.

На сегодняшний день это наиболее мощный подзаряжаемый гибрид с фольксвагеновской эмблемой, однако такой будет лишь в США и Европе.

А что же доедет до нас? В ответ на этот вопрос представители российского офиса VW пожимают плечами.

***

Продажи «восьмерки» стартуют будущим летом, и говорить о версиях и их ценах преждевременно. Можно лишь предполагать.

Уверен: мы увидим как седан, так и универсал – который, согласитесь, получился невероятно красивым! Наверняка получим возможность выбирать между переднеприводными модификациями и версиями 4Motion с муфтой

Данные производителя

Модель	Volkswagen Passat B8	
	1.4 TSI	2.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4767/1832/1456/2791 (4767/1832/1477/2791)*	
колея спереди/сзади	1584/1568	
Объем багажника (VDA), л	586–1152 (650–1780)	
Радиус поворота, м	5,85	
Снаряженная/полная масса, кг	1387/1940 (1429/2000)	1721/2260 (1735/2310)
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4 (8,6)	6,1 (6,3)
Максимальная скорость, км/ч	220 (218)	240 (238)
Топливо/запас топлива, л	A95/66	ДТ/66
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,1/4,4/5,0 (6,2/4,5/5,1)	6,4/4,6/5,3 (6,5/4,7/5,4)
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1395	1968
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 5000–6000	176/240 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 1500–3000	500 1750–2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	полноприводная
Коробка передач	M6	DSG7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/60R16	215/55R17

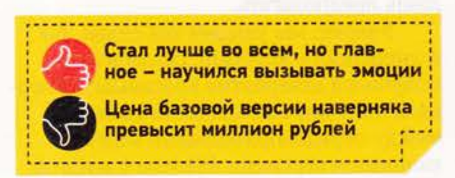
**В скобках здесь и далее – параметры автомобиля с кузовом универсал.*

«Халдекс» пятого поколения (ЗР, 2014, № 11). И почти точно удостоимся большинства бензиновых и нескольких дизельных моторов.

Как бы там ни было, перспективы у нового «Пассата» неплохие. И хотя в Вольфсбурге считают потенциальными клиентами прежде всего семейных мужчин в возрасте за сорок, новое поколение может запросто привлечь клиентуру и помоложе.

«Бэ-восемь» живее и интереснее, комфортнее и роскошнее предшественника. От пасторальной скуки прежнего поколения практически не осталось следа.

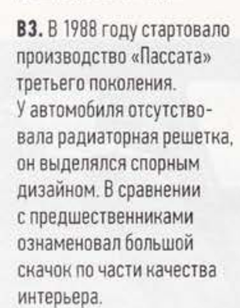
Не верите? И правильно! Ведь до знакомства с машиной я и сам не верил. Скажи мне кто-нибудь перед поездкой на презентацию, что в статье о «Пассате» я вспомню о Дзанарди или Аскари, я бы скептически ухмыльнулся и покрутил пальцем у виска. ЗР





Парковочный ассистент обучен как параллельной, так и перпендикулярной парковке. А основной гордостью разработчиков является система «трейлер эссист» (Trailer Assist). При движении задним ходом водитель задает желаемую траекторию прицепа с помощью... джойстика управления зеркалами! Электроника обрабатывает полученную с камеры заднего вида информацию о движении прицепа и автоматически корректирует курс.

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН



B1. Первый «Пассат» с индексом B1 появился в мае 1973 года. Дизайн был разработан Джорджетто Джуджаро, а технически автомобиль идентичен «Ауди-80» тех лет.



B2. Второе поколение увидело свет осенью 1980 года. «Пассат» подрос в размерах, а в 1981-м линейка пополнилась седаном. Любопытнейший факт: в КНР этот седан под именем «Сантана» выпускался вплоть до января 2013 года.



B3. В 1988 году стартовало производство «Пассата» третьего поколения. У автомобиля отсутствовала радиаторная решетка, он выделялся спорным дизайном. В сравнении с предшественниками ознаменовал большой скачок по части качества интерьера.



B4. Появился в 1993 году. Несмотря на особый индекс, являл собой результат масштабного рестайлинга предыдущей модели. Избавился от спорного оформления передней части и обзавелся обязательными фронтальными подушками, преднатяжителями ремней и антиблокировочной системой.



B5. Пятый «Пассат» появился на рынке в 1996 году и стал настоящим долгожителем, продержавшись на конвейере девять лет. Сделал качественный скачок по всем параметрам. Имел версию с четырехлитровым мотором W8 мощностью 275 сил.



B6. Показан в Женеве в начале 2005 года. Стал первым «Пассатом» с роботом DSG.



B7. Дебютировал в 2010-м. Являлся плодом глубокой модернизации предшественника. Первый «Пассат», чье производство наладили в России – на заводе в Калуге.



TOYOTA Trade-In
Инновационный обмен

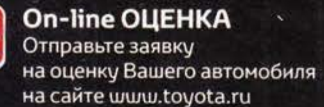


СТРЕМИТЬСЯ
К ЛУЧШЕМУ

Реклама

Удобно





On-line ОЦЕНКА
Отправьте заявку
на оценку Вашего автомобиля
на сайте www.toyota.ru

Быстро



Экспресс-ОСМОТР
Узнайте стоимость Вашего
автомобиля всего за 10 минут

Выгодно



Специальный кредит
Воспользуйтесь специальным
кредитным предложением
на новую Toyota от 7,9 % годовых*

* Ставка указана по кредитной программе Toyota Upgrade (Тойота Апгрейд) при первоначальном взносе (ПВ) от 50 % стоимости автомобиля и сроке кредита 12 мес. Условия кредита: ПВ от 50 % стоимости автомобиля, процентные ставки годовых: 7,9 % при сроке кредита 12 мес., 11,7 % при сроке кредита 13-36 мес., 12,7 % при сроке кредита 37-60 мес. Валюта кредита — рубли РФ. Минимальная сумма кредита — 90 000 руб. Погашение равными ежемесячными платежами. КАСКО обязательно по тарифам страховых компаний, отвечающих требованиям Банка. Обязательное условие программы: передача Вашего текущего автомобиля в Trade-In — в собственность дилеру с последующим использованием вырученных за автомобиль средств в качестве ПВ на новый автомобиль; передаваемый дилеру автомобиль не должен находиться в залоге у ЗАО «Тойота Банк». Обязательная передача автомобиля в залог ЗАО «Тойота Банк». Кредитование осуществляется ЗАО «Тойота Банк» в регионах присутствия Банка.

Подробнее на сайте www.toyota-bank.ru или по тел. 8 800 200 08 40.



Обмен
автомобилей
В лучших
традициях



ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ

Второе поколение баварского спорткупе выходит на рынок | **Производство** США | **От** 3 506 000 рублей | **Автор** Максим Сачков | **Фото** БМВ

видео см. с. 31

ОДИН К ОДНОМУ

Я помню эти ощущения! Автомобиль вот-вот должен соскользнуть с траектории, но какая-то волшебная сила оказывается сильнее законов физики и заправляет его в поворот. А ведь прошло почти десять лет с тех пор, как я прокатился на опытном образце кроссовера БМВ с активным задним дифференциалом. Сидящий рядом инструктор щелкал тумблером и пояснял, когда система задействована. А я и без его подсказок чувствовал разницу – и это был восторг!

Сейчас я за рулем нового БМВ-Х6. Несусь с щенячьей радостью по заводскому треку близ американского города Спартанбург и жалею лишь об одном – что нет того самого тумблера, который одним щелчком превращает новый автомобиль в старый. Зачем? А чтобы вновь почувствовать ту самую разницу.

Несмотря на давность лет, я помню, как ехал Х6 первого поколения. Ехал он отменно! И поэтому многие решения (конечно, в современном исполнении) перешли новичку по наследству: умный полный привод xDrive, активный задний дифференциал (Dynamic Performance Control), работающая в связке с ними система динамической стабилизации DSC – для лучшей управляемости и устойчивости. И подвески машин двух поколений конструктивно схожи: пневмоэлементы сзади, активные стабилизаторы поперечной устойчивости, амортизаторы с изменяемой жесткостью – всё это уже было.

Конечно, теперь все настроено иначе, ведь изменились габариты: Х6 пусть и незначительно, но все же вырос. При этом уменьшилась масса (примерно на 40 кг) и немного изменилась развесовка по осям, потому что в силовом каркасе кузова больше сверхпрочных сталей, а многие навесные детали сделаны из облегченных материалов – например,

Версия M50d из линейки «М Перформанс» отличается оригинальными бамперами и обвесом, металлическим окрасом корпусов наружных зеркал, 19-дюймовыми дисками в М-стиле и шинами разного размера спереди и сзади. Цена – от 4 642 000 рублей.

крылья выполнены из термопласта, капот отштампован из алюминия, а кронштейны передней панели магниевые.

Оптимизировали и распределение воздушных потоков – в угоду как управляемости, так и экономичности: коэффициент аэродинамического сопротивления C_x снижен до 0,32.

И все же ждешь чего-то более существенного, оригинального – не как у всех. Это же БМВ! Может, под капотом что-то интересное?

И не надейтесь. Новых моторов нет – лишь слегка модернизованы прежние. Прежде всего это касается базового трехлитрового дизеля и бензиновой 4,4-литровой «восьмерки» – у них незначительно выросли мощность и крутящий момент. Основные параметры у самого мощного из дизельных двигателей БМВ, с тремя турбинами, остались прежними.

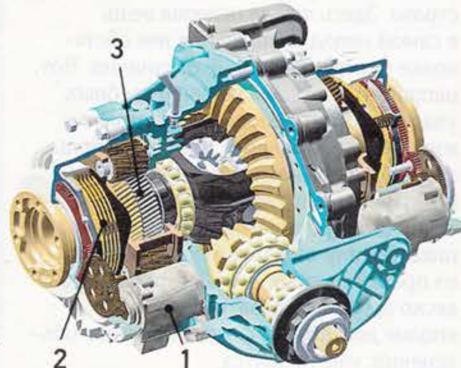
Еще два мотора появятся в начале 2015 года: бензиновая 306-сильная «шестерка» для версии xDrive 35i и 313-сильный дизель xDrive 40d. И партнер у двигателей – восьмиступенчатый классический автомат – уже работал на прежнем «икс-шестом». Правда, это уже второе поколение гидромеханического «Стептроника»: большинство привнесенных в него изменений сделано ради снижения расхода топлива и вредных выбросов (ЗР, 2014, № 11).

СПОРТ С КОМФОРТОМ

Едет эта двухтонная махина действительно как купе. Главное – вовремя включать голову и не допускать серьезных ошибок, а мелкие автомобиль с удовольствием исправит. И надо отдать должное 381-сильному дизелю: даром что объем три литра, а я не только не отстаю от едущего впереди X6 с бензиновой «восьмеркой», но и наседаю ему на хвост. Если при спокойной езде этот турбодизель в самом деле потребляет лишь 6,6 л на 100 км – честь и хвала мотористам.

Управляю я не просто турбодизельным X6, а версией M50d из линейки «БМВ М Перформанс». Если кто не в курсе: это промежуточный вариант между обычными моделями и заряженными «эмками». Помимо некоторых штрихов во внешнем облике и интерьере, подчеркивающих родство с М-моделями, у M50d

Активный дифференциал позволяет оптимально распределить крутящий момент между задними колесами, чтобы минимизировать недостаточную поворачиваемость. В повороте электромотор 1 замыкает многодисковое сцепление 2, которое подключает планетарную передачу 3. На наружное колесо передается больше тяги – и автомобиль доворачивается вокруг вертикальной оси.

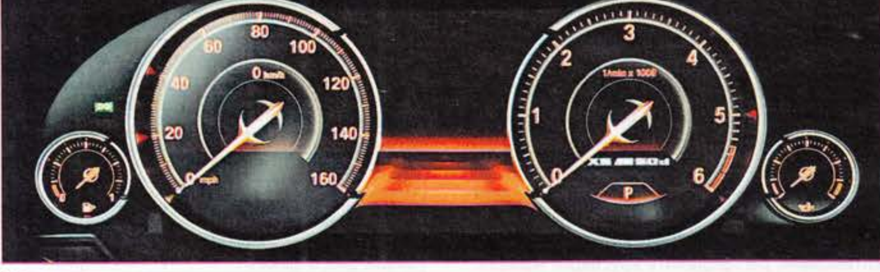


Данные производителя

Модель	BMW X6		
	xDrive50i	M50d	xDrive30d
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4909/1989/1702/2933		
колея спереди/сзади	1640/1706	1640/1700	1640/1706
Объем багажника (VDA), л	580–1525		
Радиус поворота, м	6,4		
Снаряженная/полная масса, кг	2170/2885	2185/2900	2065/2780
Время разгона 0–100 км/ч, с	4,8	5,2	6,7
Максимальная скорость, км/ч	250	250	230
Топливо/запас топлива, л	А92–95/85	ДТ/85	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	13,0/7,7/9,7	7,2/6,3/6,6	6,7/5,5/6,0
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	дизельный	
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	V8/32	P6/24	
Рабочий объем, см³	4395	2993	
Степень сжатия	10	16	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	330/450 5500–6000	280/381 4000–4400	190/258 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	650 2000–4500	740 2000–3000	560 1500–3000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	A8		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная		
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем		
Тормоза	дисковые, вентилируемые		
Размер шин: спереди (сзади)	255/50R19	255/50R19 (285/45R19)	255/50R19

На центральный дисплей выводятся изображения с камер кругового обзора.

БМВ-Х6 M50d оснащается спортивными сиденьями с обивкой из кожи и алькантары, кожаным рулем и опорой для левой ноги в духе «эмок», оригинальными накладками на пороги и селектором автомата с эмблемой *BMW M*.



Картинка на электронной панели приборов меняется в соответствии с выбранным режимом движения. В «комфорте» отображаются четыре основных круглых прибора. В режиме «эко про» вместо тахометра появляется указатель расхода топлива и рекуперации энергии. В «спорте» в центре спидометра – цифровое значение скорости, а на тахометре – включенная передача.

на спортивный лад перенастроена подвеска и рулевое управление. Выдержан неплохой компромисс между достойной плавностью хода и отточенной управляемостью.

На заводской трассе я поиграл с ездовыми режимами. Признаться, давно не сталкивался со столь существенной разницей между комфортными и спортивными настройками. Режимы «спорт» и «спорт +» позволяют реализовать все возможности шасси, а «комфорт» вполне приемлем для степенного передвижения по американским хайвеям и примыкающим к ним узким дорожкам. Туда я и рулю.

ИКС-ФАЙЛЫ

Все-таки Америка – удивительная страна. Здесь любая нелепая вещь в самой неподходящей для нее обстановке смотрится вполне органично. Вот, например, на одном из приусадебных участков стоит небольшой вертолет – изрядно поржавевший, явно не используемый по прямому назначению. Так и БМВ-Х6 не выглядит чужеродным телом рядом с огромным трехосным пикапом или шикарным купе родом из прошлого века. В этой стране, чтобы веско аргументировать свой выбор, вполне достаточно самого простого объяснения: мне нравится.

МОДЕЛИ-ИКС

В 80-е годы прошлого века в обозначении полноприводных БМВ появился икс. А 15 лет назад индекс X встал во главе нового семейства кроссоверов. В 1999 году выпустили полноразмерный кроссовер X5, переродившийся недавно в третьем поколении. В 2004-м появился более компактный X3, на котором дебютировала полноприводная трансмиссия xDrive, а еще через пять лет – X1. В линейке есть и оригинальные вседорожные купе X4 и X6, и заряженные «эмки» на базе X5 и X6. Некоторое время выпускали даже гибридную версию «икс-шестого», который был самым мощным гибридным автомобилем в мире. А вскоре семейство пополнится моделью X7 длиной более пяти метров, ориентированной в первую очередь на американский рынок. За все годы сделано более 3,3 млн «икс-моделей».





За доплату второй ряд оборудуют обогревом сидений, индивидуальным климат-контролем и установят дополнительное аудиооборудование.




Полезный объем багажника не изменился – 580 л. При сложенном заднем сиденье он увеличивается до 1525 л – это на 75 л больше, чем у предшественника.

И у БМВ-Х6 есть чем понравиться. Многих привлекут его отменные динамические характеристики. Иных – богатый, спортивный и в то же время уютный интерьер (руки до сих пор помнят удобный и приятный на ощупь руль), а кому-то придется по вкусу и специфический облик. И любого впечатлит набор электронных систем, повышающих безопасность и комфорт. Например, автоматический парковщик найдет свободное место, покрутит руль и даже будет жать на педали и переключать передачи. Система ночного видения распознает людей и животных и направит на опасный объект луч света – чтобы водитель раньше его заметил. Автоматика, помогающая отдохнуть в пробке, работает до 60 км/ч: она не только поддерживает заданную дистанцию, но и удерживает автомобиль в пределах своей полосы. А камера на передке полезна не только на тесной парковке, но и на бездорожье.

Электронные штучки действительно хорошо помогают. Проекционным экраном я пользовался постоянно: на него выводятся подсказки навигационной системы, информация о дорожных знаках и скорость движения – и всё это отображается в цвете и с помощью трехмерной графики. Забавно вибрирует руль, если, не включив поворотник, наезжаешь на разделительную разметку: полное ощущение, что колеса попали на мелкую дорожную гребенку. А когда после начала движения ремень безопасности слегка вжимает тебя в кресло, сразу возникает чувство защищенности.

Один из моих коллег после теста «икс-шестого» первого поколения предсказывал машине отнюдь не светлое будущее. И я был полностью с ним согласен. Вседорожное купе менее гармонично и практично, чем родственный БМВ-Х5, а стóит больше. Вроде бы кому оно нужно? Но за семь лет в России продали свыше 17 тысяч автомобилей первого поколения, что для нишевой модели очень неплохо. А значит, и второй генерации обеспечен устойчивый спрос. Старт продаж – 6 декабря. ЗР

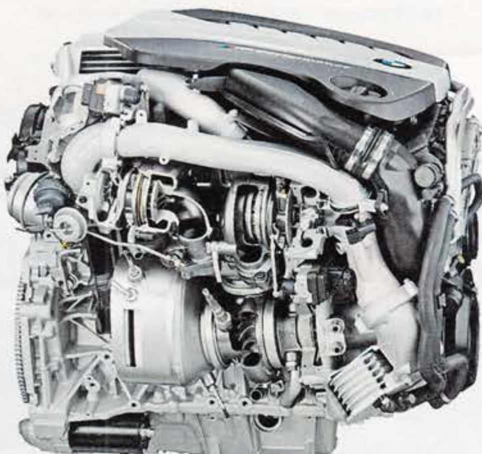


МЕСТО РОЖДЕНИЯ – США

Завод в Спартанбурге (штат Южная Каролина) – вторая родина БМВ. Производство зародилось здесь в 1994 году – когда с конвейера сошел БМВ-318. Спустя пять лет собрали первый кроссовер – модель Х5, ставшую родоначальницей всей линейки Х. Здесь и сегодня делают большинство кроссоверов БМВ: Х3, Х4, Х5, Х6. Ежегодно выпускают до 300 тысяч автомобилей, а к 2016 году объемы производства планируют увеличить в полтора раза, для чего будет инвестировано около миллиарда долларов. После этого завод в Спартанбурге станет крупнейшим заводом БМВ в мире. За 20 лет с конвейера предприятия сошло 2,8 млн автомобилей.




Приличный клиренс (212 мм) и короткие свесы кузова обеспечивают «икс-шестому» неплохую геометрическую проходимость. А хорошая тяговая вооруженность и умный полный привод xDrive позволяют аккуратно проехать по легкому бездорожью.



На БМВ-Х6 M50d устанавливают самый мощный дизель БМВ: рядная трехлитровая «шестерка» с тройным наддувом «М Перформанс Твинпауэр Турбо» мощностью 381 л.с. разгоняет кроссовер до сотни за 5,2 с.

Сочетает в себе всё то, что трудно сочетать

Внешне не сильно отличается от предшественника

ИЗ ЖИЗНИ БЫВШИХ

Впишется ли в рынок обновленный «Форд-Фокус» | **Производство** Всеволожск (Россия) | **В продаже** с середины 2015 года | **Автор** Кирилл Милешкин

Чем привлекали россиян «фокусы» первого и второго поколений? Просторным салоном, приспособленностью к нашим дорогам, скромной ценой. Да и внешне они были вполне! У появившейся в 2010 году машины третьей генерации от этих качеств мало что осталось. Только что проведенный рестайлинг исправил лишь дизайнерские промахи: вместо мультяшно-несерьезного передка «Фокусу» оформили строгий фасад в стиле автомобилей «Астон Мартин».

Извилистые испанские дорожки – отличное место для проверки управляемости. Здесь «Фокус» в своей стихии. Небольшие крены кузова и точные реакции на повороты руля подстегивают ехать всё быстрее. Да вот незадача, у нас не Испания – кого прельстишь вкусной управляемостью, если не хватает энергоемкости подвески и клиренса? Я смачно прохватил по грунтовкам и подвернувшемуся отрезку разбитого асфальта: подвеска держит удар! А вот с миллиметрами под днищем по-прежнему беда – около 130 мм. Остается уповать на пакет для плохих дорог, подразумевающий увеличенный дорожный просвет и амортизаторы с иными настройками, – им должны оснащать все машины из Всеволожска.

Основные усилия были направлены на модернизацию интерьера. Появился новый руль с обогревом, глаз радует более внятный дисплей маршрутного компьютера, обновился блок климат-контроля, в который интегрированы кнопки трехступенчатого обогрева сидений. Отлично! Но во втором ряду по-прежнему тесно – третий там лишний. И если кузов шире не сделать, то можно было бы выгадать дополнительное место для коленей, изменив форму и толщину спинок передних сидений. Не изменили…

Еще один плюс – улучшенная шумоизоляция: даже на высокой скорости можно общаться, не слишком напрягая голос. Дополнительная «шумка» появилась в колесных арках, дверях и под капотом, улучшена изоляция стекол передних дверей, а корпуса́ наружных зеркал стали более аэродинамичными.

Поговорить можно не только с попутчиками, но и с машиной: новый мультимедийный комплекс SYNC2 воспринимает голосовые команды на русском. Можно вообще не притрагиваться к кнопкам. «Фокус» поймет произнесенный адрес для навигации, желаемую температуру для климат-контроля и даже фразу «Хочу есть», после которой система найдет ближайшие рестораны. Но это в теории. На деле общение со «слышащей» электроникой не задалось: некоторые команды она упорно не желала понимать корректно. Не беда: работа с 8-дюймовым сенсорным экраном не вызывает никаких проблем – он порадовал быстродействием, качеством отклика и логичным меню.

«Форд» очень «уважил» российскую группу, предоставив для тестирования дизельные версии и самую мощную бензиновую модификацию – с полуторалитровым «Экобустом» в 182 силы.

видео см. с. 31





Блок климат-контроля выглядит симпатичнее – в том числе благодаря вольвовскому человечку. Жаль, что графика основного дисплея осталась примитивной.



Между сиденьями появились два регулируемых по размеру подстаканника. Стал вместительнее бокс под центральным подлокотником.

«Фокус» обзавелся новым рулем, а кнопки на нем удобнее прежних. Клавиши второстепенных функций теперь живут рядом с рычагом коробки передач, управление блокировкой замков переехало на дверь.

Турбодизели у нас точно не появятся, а цена топового «Экобуста» будет заоблачной (впрочем, и его наличие в российской гамме под большим вопросом). Я все же поездил на 182-сильной версии – и не впечатлился. Явный подхват у зажатого под экологический класс Евро-6 мотора начинается лишь после 4000 об/мин. А в самом низу – глубокая турбояма.

С большой долей уверенности можно сказать, что литровых трехцилиндровых турбо-«жужжалок» мы тоже не увидим. Что остается? Знакомый атмосферник объемом 1,6 л (85–125 л.с.) и 150-сильный «Экобуст 1.5», который придет на смену двухлитровому атмосферному мотору той же мощности.

Итог мне видится неутешительным. Глобальные промахи третьего поколения чудесным образом не исчезли. А цена, как показывает статистика продаж, и так уже вывела «Фокус» из числа народных любимцев. Судя по всему, понимает это и «Форд». Поэтому и не спешит с запуском обновленной модели в России. До ее появления пройдет не менее полугода. ЗР



Симпатичная внешность, современное оснащение, отличная шумоизоляция

Тесный салон, скромный дорожный просвет

Данные производителя

Модель	Ford Focus	
	хэтчбек, 1.5 EcoBoost	универсал, 2.0 TDCi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4358/1823/1484/2648	4556/1823/1505/2648
колея спереди/сзади	1544/1534	
Объем багажника, л	316–1101	476–1502
Снаряженная масса, кг	1325	1628
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,6	9,0
Максимальная скорость, км/ч	224	210
Топливо/запас топлива, л	А95/55	ДТ/60
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	8,0/4,7/5,9	4,7/3,7/4,0
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1499	1997
Степень сжатия	10:1	16:1
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	134/182 6000	110/150 3750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	240 1600–5000	370 2000–3250
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16, 215/50R17	

Масло для FORD Focus 2015 г. с бензиновыми двигателями

Специалисты Total в соответствии с предписаниями производителя рекомендуют:

9000 FUTURE EcoB 5W-20



Реклама

Одобрение производителя: FORD WSS-M2C-948-B

- Специально разработано для соответствия стандартам FORD EcoBoost
- Снижение расхода топлива 3,55 % (по тесту ACEA M111FE)
- Легкий холодный пуск

Обращаем внимание, что при выборе моторного масла необходимо руководствоваться инструкциями производителя автомобиля, указанным в руководстве по эксплуатации.

www.total-lub.ru



СМАРТФОНОМАНИЯ

«Фабия» третьего поколения выходит на дорогу | **Производство** Млада-Болеслав (Чехия) | **В России** с февраля 2015 года | **Автор** Владимир Соловьев

Если бы машины умели говорить, в кулуарах Парижского автосалона можно было бы услышать такой диалог четырехколесных завистниц «Шкоды»:

– Вы слышали новость? Малышка Фабия сошлась с китайцем.

– Не с китайцем – с тайваньцем!

– Ах, с тайваньцем? Да не всё ли равно?..

Но автомобили немы, и мне придется самому рассказывать о новой «Фабии», поездить на которой довелось в Португалии. В этой стране, подарившей миру множество географических открытий, особенно легко говорить о чем-то новом и неизведанном. Может, именно поэтому тайны чешской новинки решили раскрыть на западном краю Европы, у мыса Рока?

видео
см. с. 31

Безусловно, сенсационной оказалась пробудившаяся взаимная страсть «Шкоды» и HTC – тайваньского производителя электроники. За этим скрывается не просто техническое сотрудничество двух компаний, а новое направление развития автомобиля, которое может стать революционным.

НАЧАЛО РОМАНА

Помните, как в свое время спорили о том, кто победит – мобильные телефоны, экраны которых увеличивались в размерах и которые обзаводились новыми функциями, или компьютеры, чьи размеры уменьшались до карманных?

Как известно, вчистую выиграл смартфон, и теперь уже немногие знают,





Функция подключения смартфона MirrorLink позволяет отображать смартфоновские приложения на бортовом экране и с него же управлять мобильным устройством.



Версии с наддувными бензиновыми моторами демонстрируют неплохую динамику, но мне больше понравилось, как машина держит дорогу.

Данные производителя

Модель	Skoda Fabia*	
	1.2 TSI, 90 л.с.	1.2 TSI, 120 л.с.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3992/1732/1467/2470	
Объем багажника, л	330–1150	
Снаряженная масса, кг	1109	1129 (1154)
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9	9,4
Макс. скорость, км/ч	182	196
Топливо/запас топлива, л	A95/45	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,7	4,8 (4,7)
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	поперечное	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем двигателя, см³	1197	1197
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	66/90 4400–5400	81/120 4600–5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 1400–4000	175 1400–4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	P5	P6 (A7)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/барабанные	дисковые, вентилируемые/дисковые
Размер шин	175/70R14	185/60R15

**В скобках – данные для машин с коробкой DSG.*

какими были такие наладонные КПК (карманные персональные компьютеры).

Нет, я вовсе не хочу сказать, что электронное взаимопроникновение смартфона и автомобиля приведет к тому, что мы станем ездить на модных гаджетах, а машины останутся в музеях. Но автомобиль постепенно перестает быть просто средством передвижения – даже такой небольшой и сравнительно доступный, как «Фабия». Смотрите, что она предлагает уже сейчас.

Функция MirrorLink позволяет с автомобильного экрана управлять приложениями, установленными на совместимых смартфонах (пока это HTC и платформа Android, но к весне будущего года обещают версию для устройств с iOS). И – опа! – появляется возможность пользоваться мобильным Интернетом со всеми вытекающими. Экран бортовой системы отобразит приложения смартфона, необходимые для прослушивания музыки, пользования навигационной системой, просмотра списка контактов и так далее. Из соображений безопасности некоторые функции, например видеопросмотр, доступны, только когда автомобиль неподвижен. Функции поиска контактов и прослушивания музыки можно использовать в движении. Так с помощью системы MirrorLink автомобиль задействует возможности смартфона.

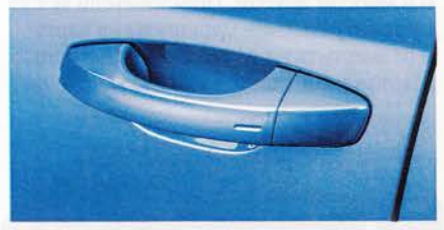
А функция SmartGate позволяет передавать некоторые данные об автомобиле на смартфон через Wi-Fi. Например, специальное приложение Skoda Drive App сообщает, насколько эффективным был стиль вождения в каждой поездке, а также информирует о расходе топлива, средней скорости и о многом другом. Пользователи могут просмотреть свои маршруты на карте и разместить их в соцсетях. С помощью приложений удастся узнать: ускорение,



Вполне возможно, что россиянам предложат «Фабию» с литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем MPI мощностью 75 л.с.

Интерьер строг, но его можно оживить яркой отделкой.

Одно из простых и умных решений – подстаканник с держателем для мультимедийного устройства.



Дорогие версии могут похвастаться бесключевым доступом в салон.

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

Руководитель подразделения интерактивной электроники «Шкоды» Мартин Рихтер считает, что для современных автомобилей, и в особенности для компактных, наиболее перспективно сопряжение с современными мобильными устройствами. Это позволяет снизить цену автомобиля и сделать его электронную начинку обновляемой по мере совершенствования программ смартфонов. Очевидным плюсом является возможность задействовать мобильные сети для получения данных онлайновых сервисов (в частности, навигационных) без установки на машину датчиков GPS.

скорость, интенсивность замедления, давление на педаль тормоза или акселератора, продолжительность торможения и т. п.

Как я понимаю, это только начало романа между автомобилем и многофункциональным мобильником. Захватывает!

БАРИАТРИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Это еще две важные характеристики новой «Фабии». Использование более легких, но прочных сталей в кузове, облегченные двигатели (например, новые трехцилиндровые дизели объемом 1,4 л на 28 кг легче прежних, 1,6-литровых), новые компактные коробки передач, требующие меньшего объема трансмиссионного масла, и прочие ухищрения позволили машине похудеть: базовая «Фабия» с трехцилиндровым бензиновым мотором весит всего 980 кг.

Вместе с тем «похудание» нисколько не сказалось на пассивной безопасности, а по части активной безопасности «Фабия» вышла на новый качественный уровень в классе компактных городских автомобилей. Наиболее интересна система контроля дистанции до движущейся впереди машины с функцией экстренного торможения в городе – Front Assistant. По мере сокращения дистанции система задействует один



Большая панорамная крыша – конечно же, опция.



Несмотря на уменьшение длины автомобиля, багажник прибавил 15 л, увеличившись до 330 л. При сложенном заднем сиденье объем грузового отсека достигает 1150 л.



Шесть подушек безопасности: пассажиры новой «Фабии» хорошо защищены.

из четырех уровней предупреждения столкновения. На первом – вспыхивает предупреждение на приборной панели. На втором – добавляется зуммер, а на третьем система инициирует краткие тормозные импульсы. Если водитель не реагирует на угрозу, срабатывает экстренное торможение – это четвертый уровень. Полная остановка возможна лишь на городских скоростях – от 5 до 30 км/ч.

Система аварийного торможения (как часть системы стабилизации ESC) входит в базовое оснащение. Идея заключается в том, чтобы предотвратить возможные после аварии множественные столкновения, «нажав» на тормоз, если этого не сделал водитель.

Электроника новой «Фабии» уже готова оценить степень усталости водителя на скорости свыше 65 км/ч. Пока ее вмешательство ограничивается подачей звуковых и световых сигналов.

Уменьшение веса при увеличении жесткости кузова, снижение центра тяжести плюс новое шасси не могли не сказаться на ходовых качествах автомобиля. Новая «Фабия» необычайно послушна: беспрекословно следует за движениями руля и мгновенно реагирует на педаль – впору говорить не о послушности, а о покорности. Электромеханический усилитель руля работает отменно. И в салоне тишь да благодать.

Во время теста дождь лил, не переставая. Возможно, именно поэтому приятный глазу, с удобными сиденьями и продуманный до мелочей салон «Фабии» казался еще уютнее. И мне не хотелось выходить из машины: привязанный к центральному дисплею тайваньский смартфон хорошей погоды не обещал. ЗР



Приятный внешний вид, современная электронная начинка, хорошая управляемость



Отсутствие дизельных версий для российского рынка



Красным выделены кузовные детали из горячеформованной стали, шестикратно превосходящей по прочности обычную.

Масло для SKODA FABIA 2015 года

Специалисты Total в соответствии с предписаниями производителя рекомендуют:

TOTAL QUARTZ INEO LONG LIFE 5W-30



Реклама

Одобрение производителя: VOLKSWAGEN: VW 504.00/507.00

- Для всех дизельных и бензиновых двигателей, в том числе самых современных
- Превосходная защита двигателя от износа
- Легкий холодный пуск
- Для любых стилей вождения

Обращаем внимание, что при выборе моторного масла необходимо руководствоваться инструкциями производителя автомобиля, указанным в руководстве по эксплуатации.



www.total-lub.ru TOTAL

Я ОГЛЯНУЛСЯ ПОСМОТРЕТЬ



«Джинсовая» обивка сидений заметно освежает изобилующий черным пластиком интерьер.

А чем новая «Фабия» лучше «Рапида»? И лучше ли? **Максим Кадаков** слетал в Португалию и готов дать ответ.

И я подключил свой HTC к «Фабии». Но ведь не это главное. Шасси, железо – вот что интересует прежде всего!

Едет «Фабия» породисто, по-немецки – и оттого слегка скучновато. Нет в ней той живости и безудержной жажды пожирания виражей, коими вдохновляют водителя «Фиеста» и новая «Корса». Но и упрекнуть особо не в чем. На автобанах уверенно держит прямую, а на португальских серпантинах бодро подрабатывает задними колесами, помогая точнее прописывать дуги.

Даже литрового 75-сильного моторчика о трех цилиндрах вполне хватает, чтобы «греть» более мощные машины. И расход божеский.

Блеск? Смотря с чем сравнивать. Всю предыдущую неделю я ездил по Москве на 105-сильном «Рапиде», потому поверьте на слово: неискушенный водитель существенной разницы в поведении «Рапида» и «Фабии» не заметит. Люди с тонким слухом, конечно, уловят, что «Фабия» чуть тише (хотя здесь многое зависит в том числе от шин). Но сзади теснее, багажник крохотный…

Что-что? «Рапид» не нравится жестким пластиком салона? Так ведь и в «Фабии» он тоже жесткий – везде! Выглядит чуть приличнее и декора побольше – вот и создается ощущение, прости господи, «лакшери». Коробки в «Рапиде» не самые лучшие? Так и «Фабия» удивила: на четырехцилиндровой версии 1.2 TSI (110 л.с.) пятиступенчатая механика перещелкивается как по нотам, а на «литровой» машине – уже не так четко.

Но в целом шасси новой «Фабии» явно «главнее» тех моторов, которые сейчас для нее предлагаются. Эх, сюда бы…

– Нет, версии RS не будет.

Инженеры дали понять, что все силы брошены на «Октавию RS», а «Фабия» останется сугубо гражданским автомобилем. В нашем случае – скорее для гражданок. Нельзя будет заказать и подвеску для плохих дорог: чехи обещают лишь стальную защиту картера, и то в качестве опции.

В общем, нежная машинка. И потому лично для меня «Фабия» – это «она». Светлая, настроенческая, свежая. Такая без прикрас на людях не покажется. Потому ей и панорамную крышу, и фотографию любимого на переднюю панель, и стильные тени головной оптики, и джинсовую ткань на сиденья. Мимо не пройдешь! Так и хочется ее… ммм… пригласить на ночное рандеву.

А «Рапид» – это «он». Мужик. Не от сохи, но крепкий хозяйственник. И семью на свои плечи поднимет, и весь домашний скарб утащит, причем одним махом – мужественно превозмогая боль в ногах от наших кривых дорог. И копеечку из семьи не потянет.

Модница подороже обойдется. Высокая мода – это почти всегда импорт. В случае с новой «Фабией» – стопроцентный импорт, поскольку в Калуге ее собирать не будут.

И все же молодцы чехи, что нашли возможность вывести «Фабию» на наш рынок. «Поло Седан» поставил крест на пятидверной версии из Европы. «Солярис» опустил шлагбаум перед такими интересными машинами, как i10 и i20. Нам сделали ручкой «Фиеста» и «Клио»… Местное производство на поток убивает свободу творчества – мы это еще с социалистических времен помним.

Поэтому «фабий» будет меньше, чем прежде, – и уже по этой причине внимание красотке гарантировано. Я так точно первое время буду всякий раз оглядываться. ЗР





У дилера можно будет заказать аппликации на цветную переднюю панель – кому иконки, кому семейные портреты.

Не сразу разберешь, где здесь «Октавия». Новая «Фабия» (она справа) возмужала, заточила кузовные грани и, без сомнения, стала гармоничнее. Это в полной мере касается и будущего универсала.

Сервис
и аксессуары BMW

www.bmw.ru

С удовольствием
за рулем

СОГРЕЙТЕ ВАШ BMW ЗАБОТОЙ ПЕРЕД ХОЛОДНЫМ СЕЗОНОМ.

ВОСПОЛЬЗУЙТЕСЬ УСЛУГАМИ, РЕКОМЕНДОВАННЫМИ ОФИЦИАЛЬНЫМ СЕРВИСОМ BMW ДЛЯ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД[1].

Что может быть прекраснее, чем уходящие вдаль заснеженные дороги, проносящиеся мимо сверкающие сугробы и вихрь снежинок, взлетающий из-под колес Вашего BMW? Зима будет в удовольствие, если Вы заранее позаботитесь о Вашем автомобиле. Чтобы наслаждаться каждым километром зимней дороги и быть готовым к любым, даже самым суровым испытаниям зимы, воспользуйтесь специальными предложениями, рекомендованными официальным сервисом BMW.

ПРОВЕРКА АВТОМОБИЛЯ В ХОЛОДНЫЙ ПЕРИОД	**3 330 руб.[2] с НДС**
НАНЕСЕНИЕ ОРИГИНАЛЬНОГО СРЕДСТВА «АНТИДОЖДЬ»	**3 990 руб.[3] с НДС**
НАНЕСЕНИЕ НА КУЗОВ АВТОМОБИЛЯ ЗАЩИТНОГО ВОСКА БЫСТРОГО ДЕЙСТВИЯ	**4 290 руб.[4] с НДС**
НАНЕСЕНИЕ ЗАЩИТНОГО СРЕДСТВА НА ЛАКОКРАСОЧНОЕ ПОКРЫТИЕ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ	**9 990 руб.[5] с НДС**

ПРИСАДКА В ТОПЛИВО
Оригинальные присадки BMW для улучшения качества топлива. Присадки предотвращают появление отложений и удаляют отложения с клапанов и инжекторов автомобиля, обеспечивая таким образом защиту всей топливной системы от коррозии. Необходимое количество присадок зависит от качества топлива и степени загрязнения двигателя. Применение присадки облегчает запуск двигателя в зимний период.

ПОДАРОК
при проведении любой из перечисленных сервисных работ в период с 1 ноября 2014 года по 28 февраля 2015 года.


Facebook.com/BMWRussia

Дополнительную информацию уточняйте у Вашего официального дилера BMW, а также на официальном сайте по ссылке www.bmw.ru
Служба клиентской поддержки BMW: 8 800 2003 269 (звонок по РФ бесплатный).

[1] Срок действия предложения с 1 ноября 2014 года по 28 февраля 2015 года. Цены включают НДС и указаны с учетом работ и запчастей.
[2] Цена действительна для Москвы. Цена для Санкт-Петербурга 2 990 руб., для регионов — 1 990 руб.
[3] Цена действительна для Москвы. Цена для Санкт-Петербурга 3 990 руб., для регионов — 2 990 руб. В пакет включено оригинальное средство «Антидождь» — арт. 83199415467.
[4] Цена действительна для Москвы. Цена для Санкт-Петербурга 3 990 руб., для регионов — 2 490 руб. В пакет включен защитный воск быстрого действия — арт. 83122298194.
[5] Цена действительна для Москвы. Цена для Санкт-Петербурга 8 990 руб., для регионов — 5 490 руб. В пакет включено защитное средство для лакокрасочного покрытия — арт. 83122298234.



ВЫЙТИ ЗА РАМКИ

Реинкарнация кроссовера «Ниссан-Пасфайндер» в четвертом поколении | **Производство** Санкт-Петербург (Россия) | **В продаже** с осени 2014 года | **От** 1 930 000 рублей | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** «Ниссан» и автора

– Тест-драйв «Ниссана»? В Казахстане?

Инспектор Жол полициясы, то бишь казахский дэпэесник, вскинул в удивлении брови:

– У нас тут «тойоты» популярны, только их и покупают.

Окинув взглядом новенький «Пасфайндер», он отпустил меня с миром и просьбой не хулиганить.

АДАПТИВНЫЙ

Я и не хулиганил. Даже наоборот: ездил преимущественно спокойно, размеренно – как и предлагает это делать новый «Пасфайндер». Впрочем, обо всем по порядку.

Герой моего рассказа, чье имя переводится как «следопыт», на протяжении всей жизни выслеживал своего покупателя. Последний оказался непостоянен и регулярно петлял, меняя предпочтения. Рама, полный привод с демультипликатором, жесткий задний мост, блокируемый дифференциал – все это у «Пасфайндера» было. Но сначала появилась независимая задняя подвеска, теперь и рама приказала долго жить – а вместе с ней и демультипликатор. По мнению создателей новой машины, нынче в таком серьезном внедорожном арсенале надобности нет. Дескать, семейному мужчине средних лет с неплохим достатком ни к чему адреналиновые приключения и ночевки у костра. В приоритете – престиж и городской комфорт.

Сейчас «Пасфайндер» не терпит внедорожной суеты: легким движением руки рамный вседорожник превратился в элегантный кроссовер с несущим кузовом и электромагнитной муфтой в приводе задних колес. Да-да, основными ведущими являются передние колеса, а задние подключаются автоматически по мере надобности или принудительно, когда водитель блокирует муфту. У полноприводной трансмиссии All Mode 4×4i есть и сугубо переднеприводный режим…

«Пасфайндер» делит платформу FF-L с паркетниками «Мурано» и «Инфинити-QX60». На ней же построены и некоторые легковые «ниссаны». А в фирменной табели о рангах «Пасфайндер» занимает место между «Мурано» и «Патрулем».

«Пасфайндер» стал крупнее. Колесная база прибавила 47 мм, машина стала на 195 мм длиннее, на 112 мм шире и на 79 мм ниже – силуэт теперь более гражданский, дорожный.

На дизелях поставили крест, зато появился гибрид. Для американцев это вполне естественный процесс – а для нас? Порадуемся хотя бы тому, что это первая гибридная машина, которую собирают в России (ЗР, 2014, № 10)!

За рулем гибридного «Пасфайндера-HEV» я и выплываю из Алматы.

ДВОЙНЯШКИ? БЛИЗНЕЦЫ!

В городе гибрид, работающий по параллельной схеме, мне понравился, хотя помощь от электромотора невелика: его мощность всего-то 15 кВт. Да и батареи энергоемкостью 0,63 кВт·ч хватает разве только сдвинуть «Пасфайндер»



Гибрид легко отличить по светодиодам в фонарях. Хром, по словам представителей компании, облезать в нашем климате не будет.

Данные производителя

Модель	Nissan Pathfinder	
	3.5 V6	2.5 Hybrid
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5008/1960/1767/2900	
Объем багажника, л	453	
Снаряженная/полная масса, кг	1985/2740	2083/2840
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	8,7
Максимальная скорость, км/ч	190	190
Топливо/запас топлива, л	А95/74	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,7/8,6/10,4	10,9/7,5/8,7
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	гибридный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см³	3498	2488
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	183/249 6400	172/234 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	325 4400	330 3600
ЭЛЕКТРОМОТОР	–	
Мощность, кВт/л.с.	–	15/20
Крутящий момент, Н·м	–	160
Суммарная мощность гибрида, кВт/л.с. при об/мин	–	187/254 5600
Предельный крутящий момент, Н·м при об/мин	–	368 3600
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	CVT	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	
Размер шин	235/65R18, 235/55R20	

Легким движением руки рамный вседорожник превратился в элегантный кроссовер с несущим кузовом и электромагнитной муфтой в приводе задних колес

с места – затем сразу же пускается четырехцилиндровый 2,5-литровый бензиновый мотор с механическим нагнетателем. Тем не менее суммарной мощности (234 + 20 л.с.) хватает на резвый разгон – тем более что электромотор выдает максимум крутящего момента с нуля оборотов.

Разгон уверенный, но плавный, без дерготни – спасибо вариатору XTronic. И мотора практически не слышно. Если не давишь педаль в пол, возникает ощущение, что машина стоит на месте, а окружающий пейзаж медленно сдвигается назад. А если все же наступить? Вариатор моментально подбрасывает обороты двигателя до максимально эффективных, и сюрреалистическая картинка превращается в обыденность – громко и неэкономично!

Бензиновый мотор V6 3.5 – единственная альтернатива гибриду. При сопоставимой мощности (249 л.с.) и динамике бензиновый «Пасфайндер» в аналогичной комплектации «Хай» (High) дешевле на 87 000 рублей. Хм, если динамические возможности близки, то к чему эти гибридно-электрические сложности?

Я объясняю это тем, что гибридный «Пасфайндер» на голову выше по акустическому комфорту. Ведь V-образная «шестерка» выдает пиковый крутящий момент на оборотах, близких к максимальным, – и поэтому обычный «Пасфайндер» шумнее гибридного при динамичном разгоне.

Если верить техническим данным, гибрид на 20% экономичнее. Отбить разницу в цене по сравнению с бензиновой машиной удастся, но не скоро. Так что гибрид – вещь чисто имиджевая. Если бы еще батарея была помощнее да подзаряжалась бы от сети… И это будет! Но плаг-ин-гибрид пока еще в разработке, так что вернемся в день сегодняшний.

ОДА КОМФОРТУ

Дороги Казахстана под стать нашим: асфальтовые волны, выщерблены, стыки. Но на разрешенных 90 км/ч этой разрухи я практически не замечаю. Во-первых, потому что подвеска уверенно все проглатывает. Во-вторых, хороши сиденья – и не только тем, что обшиты светлой кожей отличной выделки. Мягкие кресла без ярко

У руля широкий диапазон регулировки по высоте и вылету. Это позволяет удобно устроиться водителю любой комплекции. Рядом с селектором вариатора – шайбы трехуровневого обогрева и вентиляции сидений.

Панель приборов гибридного «Пасфайндера»: в нижнем секторе левого «блюдца» отображается степень помощи тягового электромотора. На цветном мониторе в центре крутится «мультик» режимов работы гибридной установки.

Шайба управления полноприводной трансмиссией All Mode 4×4i знакома по младшим моделям бренда. У трансмиссии три режима работы: переднеприводный *2WD*, полноприводный *Auto*, в котором тяга автоматически распределяется между осями, и *4WD Lock* с жесткой блокировкой межосевой муфты.

ГОДЫ ЭВОЛЮЦИИ

«Следопыт» первого поколения ❶ появился в 1986 году. На американском рынке автомобиль назывался «Пасфайндер», но в ряде других стран его знали как «Террано» (заводской индекс WD21). «Штатовца» отличала более мягкая подвеска и богатое оснащение.

Рамный автомобиль, в основе которого лежал пикап «Ниссан-Хардбоди» (Nissan Hardbody), выпускали в трехдверном варианте, а с 1989 года и в пятидверном. Его оснащали двухступенчатой раздаточной коробкой и блокировкой заднего дифференциала, что придавало «Пасфайндеру» статус настоящего вседорожника. В 1990 году после рестайлинга оставили только пятидверный кузов.

В 1996 году в США и Японии показали второе поколение (индекс R50) ❷, адаптированное под меняющиеся требования клиентов. Машину увеличили в размерах, облагородили ее внешний облик, повысили уровень комфорта (появились климат-контроль, аудиосистема «Боуз»). Раму заменили несущим кузовом, а новая трансмиссия обеспечила легкость управления и снизила уровень шума.

Летом 2003 года во Франкфурте представили концепт-кар «Дьюнхок» (Dunehawk) ❸ – предтечу третьего поколения (индекс R51). С этого момента название «Пасфайндер» решили продвигать на всех рынках. Премьеру вседорожника отпраздновали весной 2005 года на мотор-шоу в Детройте. В этом же году автомобиль появился и на российском рынке.

Новый «Пасфайндер» построили на платформе «F-Альфа» (F-Alfa). На ней же базируются пикап «Наварра» и полноразмерный SUV «Армада». Раму интегрировали в кузов. Увеличенные размеры позволили установить третий ряд сидений. В 2008 и 2010 годах «Пасфайндер» пережил рестайлинг.









На передние сиденья плюхаешься, словно в любимое домашнее кресло. Оба – с электрорегулировками и памятью настроек.



У пассажиров свой блок климат-контроля. Ниже – клавиши включения обогрева задних сидений.

Доступ в багажник облегчает дверь с электроприводом. А если сложить третий и второй ряды сидений, получится практически ровный пол и 2260 л пространства.





Сиденья второго ряда можно сдвинуть вперед на 140 мм, а спинки регулируются по углу наклона. Центрального туннеля нет.



В третьем ряду просторнее, чем было в прежней машине. Но рослым людям придется пригнуть голову.

ТЕСТ НА ФАНТАЗИЮ

Мы заочно сравнили официальные параметры геометрической проходимости «Пасфайндера» с замерами конкурентов, которые провели в тесте семиместных кроссоверов **(ЗР, 2013, № 12).** Как видим, старожилы не только способны удержать свои позиции, но и в силах навязать новичку серьезную борьбу. Впрочем, все цифры требуют проверки «в поле», и мы обязательно ее устроим.

Марка, модель	Дорожный просвет, мм	Углы въезда/съезда/рампы, град.
Nissan Pathfinder	181,5*	16,3/22,3/16,2
Toyota Highlander**	195*	26,0/25,0/15,5
Mazda CX-9	215	18,5/26,0/16,5
Ford Explorer	195	25,0/24,0/16,0

Синий цвет – данные производителя.
***Машина прошлого поколения.*



На колейной грунтовке «Пасфайндер» не сплоховал. И клиренса вполне хватило.

выраженной боковой поддержки оказались очень комфортными: они идеально подходят большой машине, на которой негоже закладывать скоростные виражи.

С рулевым управлением та же история. Четкий «ноль»? Спортивная острота? Это не о «Пасфайндере». Но управлять им комфортно, и даже небольшая пустая зона в околонулевом положении баранки практически незаметна при обычном темпе езды.

А пассажирам «Пасфайндер» понравится и вовсе без всяких оговорок. Во втором ряду просторно, сиденье двигается вперед-назад, а спинка регулируется по углу наклона.

Есть и третий ряд. Пересаживаюсь туда и… Да тут еще вольготнее в ногах! Явная заявка на лидерство в классе по этому показателю. Правда, над головой места в обрез, и я со своим ростом (190 см) вынужден сидеть пригнувшись. А еще сзади укачивает, особенно когда асфальт сменяется грунтовкой. Не лучшее место для перевозки детей.

На степной дороге «Пасфайндер» тоже не пасует. По укатанному грунту уверенно идет на скорости под 100 км/ч, но перед грейдером и промоинами я все же сбрасываю скорость, осторожничаю. С этими грубыми препятствиями, которых «Пасфайндер» прежнего поколения и не заметил бы, новая ходовая не справляется. Пара крепких ударов – и я сбрасываюсь до 30–40 км/ч, иначе верну хозяевам хлам вместо машины.

Да, короткоходная подвеска настроена под асфальт, потому нынешнего «следопыта» по ямам лучше лишний раз не гонять. Как не стоит злоупотреблять и ездой по сильно пересеченной местности. Клиренс – всего 181 мм. С заблокированной муфтой «Пасфайндер» спокойно едет по рыхлому песку и с небольшими пробуксовками взбирается на крутые подъемы. Видимо, и на заснеженных трассах будет держаться молодцом. Но это максимум, на что он способен.

СДВИНУТЬ ГОРЫ

Помните помянутую в начале «Тойоту»? Основной конкурент «Пасфайндера» – «Хайлендер». По силам ли новому «Ниссану» подобраться к оппоненту?

Давайте прикинем. «Пасфайндер» предлагают в четырех комплектациях. В базовой, за 1 930 000 рублей, есть премиальная аудиосистема «Боуз», система бесключевого доступа, кожаный салон, электропривод двери багажника. Такой «Пасфайндер» на 22 000 рублей дешевле «Хайлендера» со схожим двигателем (3,5 л, 249 л.с.).

Гибрид дороже базовой версии на 187 000 рублей. Разница приличная, и можно с уверенностью сказать, что простой «Пасфайндер» обставит по объемам продаж гибридную версию – и, быть может, приблизится к «горцу» по этому показателю.

А если не получится… Может, снова вернуться к раме и взрослому полному приводу? ЗР



Внешне большой и солидный, а внутри комфортный и просторный – у нас о таких машинах мечтают



Расход топлива даже у гибридной версии немалый; пассажиров третьего ряда укачивает; навигационная графика далека от совершенства



Смотрите на iPad: отправляемся на салон

КУДА ПРИВОЗЯТ МЕЧТЫ

Как технический прогресс грузовик изменил | **Место** действия грузовой автосалон в Ганновере (Германия) | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** Константин Якубов

Можно ли с помощью хомячка и морковки управлять тяжелым грузовиком? Оказывается, да! В этом убеждает рекламный ролик, который крутили на одном из стендов автосалона в Ганновере. Шутливое видео отражает суть глобального смотра «грузовых» достижений, где львиную долю экспозиций посвятили инновационным и экологическим решениям. То, что было фантастикой совсем недавно, станет реальностью уже в ближайшем будущем?

РУКИ – ПРОЧЬ!

Концепт «Мерседес-Бенц Фьюче Трак 2025» (Mercedes-Benz Future Truck 2025) стимулирует желание убрать руки с руля – этот тягач способен передвигаться без помощи водителя. Премьера грузовика состоялась в июле этого года… на автобане А4, соединяющем восток и запад Германии. Автомобиль в камуфляже самостоятельно проехал по нему несколько километров со скоростью до 80 км/ч. Теперь маскировку сняли. Быть может, таким станет «Актрос» следующего поколения?

Будущее диктует строгие требования к аэродинамике: обратите внимание на обтекаемые формы и отсутствие зеркал. Голубое сияние светодиодов у решетки радиатора и фар оповещает других участников движения о том, что машина едет без помощи водителя. А белое – что за рулем человек.

Автопилот концепта «Фьюче Трак 2025» схож с авиационными аналогами. Тягач следит за дорожной обстановкой с помощью сенсоров, размещенных в передней части и на бортах. Есть и «глаза» – 3D-камера с углами обзора



МОТОРЫ БОЛИДОВ ПИТАЮТСЯ
ТОЛЬКО ЛУЧШИМИ МАСЛАМИ.

**ТАК ПОЧЕМУ СТОИТ БРИТЬСЯ
С ПЕРВЫМ ПОПАВШИМСЯ ГЕЛЕМ?**



Gillette
Лучше для мужчины нет™



Позволь своей бритве достигнуть
предела производительности.

МЕНЬШЕ СОПРОТИВЛЕНИЯ ДЛЯ НЕВЕРОЯТНОГО КОМФОРТА.*

*по сравнению с гелями для бритья Gillette Series.

реклама



Концепт-трак «Мерседес-Бенц FT 2025» уже сегодня способен ездить по дорогам общего пользования без водителя.

45° по горизонтали и 27° по вертикали. В случае непредвиденной ситуации машина снизит или увеличит скорость, перестроится, а навигация поможет объехать пробку, рассчитав оптимальный маршрут. Дорожную информацию водителю предоставляет планшет (при желании на нем можно даже в «Энгри Бёрдз» сыграть).

Инвестиции в проект уже составили около миллиарда евро и будут продолжены. Похожие исследования финансируют и другие производители, но «Мерседес-Бенц» первым показал ходовой прототип. Работы еще непочатый край – тягачи «отобьются от рук» не ранее 2025 года, судя по названию машины.

ПЕРСТ УКАЗУЮЩИЙ

На стенде фирмы ZF беру минипланшет и, водя по экрану пальцем, паркую автопоезд. К сожалению, только масштабную модель. Реальный тягач с полуприцепом и вторым прицепом (общая длина более 25 м) на стенде не уместился. Пусть этот автопоезд игрушечный, но настоящим экспериментальным большегрузом управляют так же.

Чтобы огромная фура точно подъехала к месту разгрузки, выбираем на экране пиктограмму режима движения (в моем случае это была улитка – «очень медленно»), нажимаем на букву R (задний ход) и тянем пальцем изображение прицепа. Дальше остается только наблюдать, как грузовик самостоятельно маневрирует.

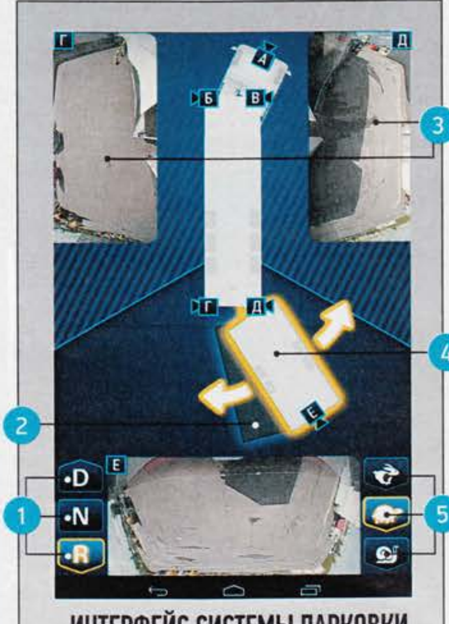
Интеллектуальная система парковки «ЦФ Инновейшн Трак» (ZF Innovation Truck) – результат совместной работы компаний ZF, «Бош» и «Оупенматикс» (Openmatics). В инновационном грузовике удалось объединить в единую сеть новые разработки в трансмиссии, рулевом управлении и телеметрии. Во время маневров руль крутится сам, а машина движется исключительно на электротяге – основной двигатель отключен.



Замена внушительных лопухов-зеркал компактными камерами улучшила аэродинамику.

При включенном автопилоте кресло FT 2025 отъезжает назад и поворачивается на 45°. Изображение с камер бокового обзора выводится на мониторы, закрепленные в стойках.





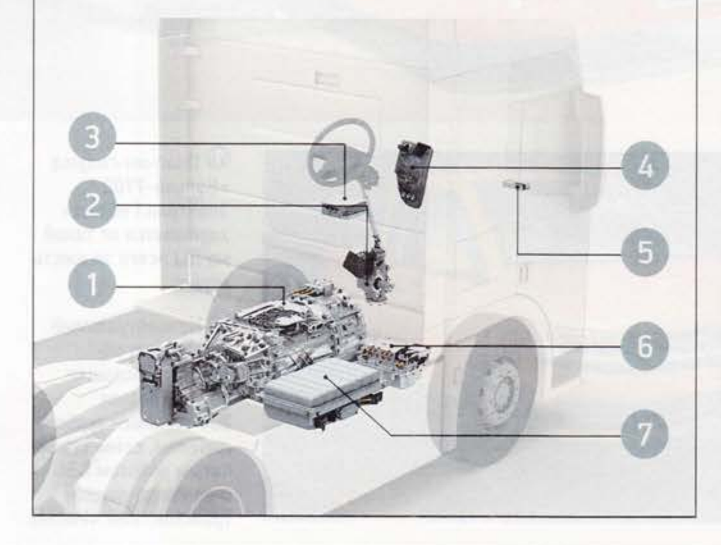
ИНТЕРФЕЙС СИСТЕМЫ ПАРКОВКИ НА ЭКРАНЕ ПЛАНШЕТА

1. Выбор направления движения грузовика.
2. Изображение с камеры **Е** на прицепе (всего шесть камер, они маркируются буквами).
3. Изображения с боковых камер **Г** и **Д**, установленных на тягаче.
4. Центральная зона управления парковкой грузовика. В данном случае грузовик едет назад.
5. Пиктограммы выбора скорости движения: заяц (быстро), черепаха (медленно), улитка (очень медленно).



КОНСТРУКЦИЯ ZF INNOVATION TRUCK

1. Гибридный агрегат «Траксон Гибрид» (TraXon Hybrid) состоит из модернизированной трансмиссии «Траксон» для тяжелых грузовиков, сухого сцепления и электромотора мощностью 120 кВт, который способен выдать до 1000 Н·м крутящего момента. Когда турбодизель не работает, мотор-генератор питает дополнительные агрегаты – например, холодильную установку.
2. В рулевом управлении «Сервотвин CV» (Servotwin CV) к гидронасосу с приводом от ДВС добавлен электромотор. Он отвечает за поворот руля без участия водителя при дистанционной парковке – когда ДВС заглушен.
3. Блок управления, координирующий работу всех систем грузовика. Во время маневров он коммутируется с планшетом по беспроводной связи.
4. Планшетный компьютер закреплен на передней панели.
5. Блок обработки телеметрических данных получает информацию с установленных на прицепах и тягаче датчиков, сканирующих окружающее пространство.
6. Инвертор при рекуперативном торможении преобразует переменный ток в постоянный – для подзарядки батареи.
7. Высоковольтный накопитель обладает достаточной мощностью, чтобы автопоезд маневрировал только на электротяге.





Вот так с помощью планшета паркуют 25-метровый автопоезд.



программа
УТИЛИЗАЦИЯ!

СКИДКА
350
тыс.руб.



Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является

«УТИЛИЗАЦИЯ
+ ЛИЗИНГ»
5%
СНИЖЕННЫЙ
АВАНС

ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

KAMAZ-5490 (Евро-5)

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

«Вольво-7900 Электрик Гибрид» (Volvo 7900 Electric Hybrid) – это плаг-ин-гибридный автобус, который является частью концепции развития общественного транспорта. Шведы уже подписали контракты на поставку таких машин в несколько европейских городов.

Для зарядки дизель-электрических автобусов на конечных остановках сооружаются специальные пилоны. Процесс подзарядки полностью автоматизирован и занимает всего шесть минут. Гибриды уже прошли испытания в Гётеборге, а с осени к проекту подключился Стокгольм.

Силовой агрегат состоит из 240-сильного дизеля «Вольво-D5K» (Евро-6) и электромотора. Литиево-ионные батареи размещены на крыше. Чтобы хоть частично компенсировать их вес, многие детали кузова сделали из алюминия, что позволило облегчить автобус на 500 кг.

Гибрид начинает движение исключительно на электротяге, а дизель подключается на скорости 10–20 км/ч. На определенных участках маршрута – возле больниц или школ – автобус движется только на электротяге, чтобы не шуметь и не загрязнять воздух. По сравнению с обычным дизельным автобусом плаг-ин-гибрид экономит до 75% топлива.



ПОКОЛЕНИЕ NEXT

«Фольксваген-Тристар» (Volkswagen Tristar) – знаковый для немецкого автоконцерна концепт-кар. Он дает представление о следующем поколении модели «Транспортер» – версии Т6. По размерам «Тристара» (длина 4788 мм, ширина 2320 мм, высота 2066 мм) можно судить о габаритах серийного Т6, который должны представить в следующем году.

Во главе концепции – многофункциональность. Пикап с удлиненной кабиной и короткой базой может стать как шикарным офисом на колесах, так и ремонтной мастерской. Под кузовом размещено отделение для инструментов с защитой от пыли и влаги. Сиденья водителя и пассажира поворачиваются, облегчая посадку. Есть мультимедиасистема, планшет и даже кофемашина.

А компания «Ивеко» продолжает эксперименты с концептом «Вижн» (Iveco Vision), построенным на шасси «Дюэл Энерджи» (Dual Energy), – впервые его показали еще в 2012 году. Малотоннажник уже похож на предсерийный образец. Это плаг-ин-гибрид: электроника в зависимости от режима движения определяет, какую тягу задействовать – электрическую или дизельную.

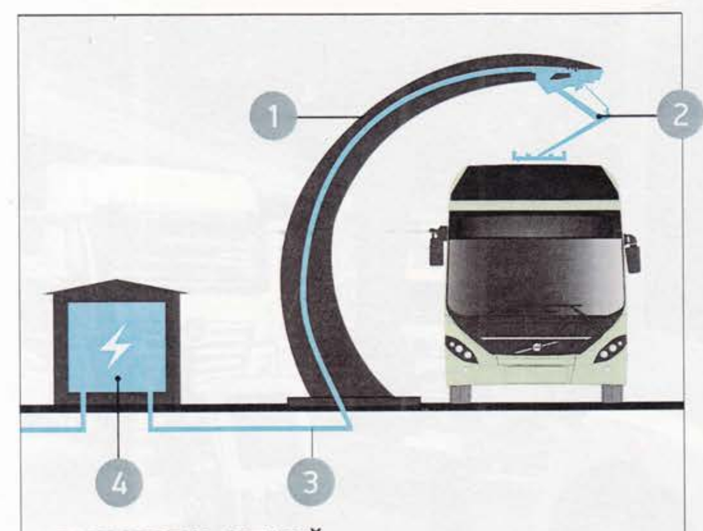
Некоторые решения наверняка найдут применение в серийных моделях – например, увеличенная площадь остекления кабины или управление отдельными функциями через планшет. Интересна умная



Плаг-ин-гибрид «Вольво-7900 Электрик Гибрид» заряжается от такой мачты всего за шесть минут.

Концептуальный «Фольксваген-Тристар» оснащен двухлитровым 204-сильным турбодизелем, семиступенчатым роботом DSG и полноприводной трансмиссией 4Motion.





ПОДЗАРЯДКА БАТАРЕЙ АВТОБУСА VOLVO 7900 ELECTRIC HYBRID

1. Пилон с зарядным устройством; его высота 5,3 м.
2. Как только автобус подъезжает к остановке, опускается механизм, похожий на токоприемник электровоза, – начинается зарядка. Процесс полностью автоматизирован.
3. Кабель высокого напряжения, по которому подается ток от тяговой подстанции к зарядному устройству пилона.
4. Тяговая подстанция распределяет электроэнергию.

система погрузки: собирая информацию через установленные в грузовом отсеке датчики, электроника предлагает оптимальный вариант размещения груза. Она контролирует и фиксаторы груза – чтобы тот не смещался во время движения.

Не все производители вдохновенно поддерживают новейшие технические изыски. Например, руководители малотоннажного направления в «Даймлере» очень осторожно относятся к гибридам. По их словам, есть риск потерять клиентов: машина получается дороже и тяжелее, а значит, при прочих равных перевозит меньше груза.

Экспериментальный развозной фургон «Ивеко-Вижн» предназначен для экспресс-доставки грузов в городах и пригородных зонах.





программа

УТИЛИЗАЦИЯ!

СКИДКА

350

тыс.руб.

Товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.



«УТИЛИЗАЦИЯ + ЛИЗИНГ»



СНИЖЕННЫЙ АВАНС

ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ»

KAMAZ-65222

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

БЕЗ ЗАПАХА

Другое дело – машины на газе и электрокары! «Мерседес-Бенц» привез «Эконик NGT 2630» (Mercedes-Benz Econic NGT 2630) с новым двигателем M 936 G, работающим на природном газе. Шестицилиндровый 300-сильный мотор развивает максимальный крутящий момент 1200 Н·м, не уступая дизелю 936 OM, который был взят за основу. При этом газовый грузовик чище и тише: выбрасывает в атмосферу на 22% меньше двуокиси углерода, а максимальный уровень шума не превышает 80 дБ.

Электромобиль «Ниссан e-NV200» (Nissan e-NV200) поступит к европейским дилерам в следующем году – по цене от 13 400 евро. Еще 73 евро в месяц нужно будет отдать за аренду тяговой батареи. Схема не нова: «Рено» так продает фургончики «Кангу Z.E.» и легковушку «Зое».

Электрический «Ниссан» шире дизельного прародителя NV200 на 60 мм и длиннее на 160 мм. Дополнительного места потребовали розетки и размещенная под полом тяговая батарея массой 267 кг. Я заглянул под днище: расстояние от земли до батареи небольшое – сугубо городская машина! Заявленный запас хода – 170 км.

Газовый двигатель грузовика «Мерседес-Бенц Эконик NGT 2630» легче дизеля на 500 кг, поэтому прирост полезной нагрузки составил 400 кг. Газовые баллоны сделаны из специальных высокопрочных сталей, что также снизило общий вес автомобиля.



Малотоннажный электрогрузовик «Ниссан e-NV200» полностью заряжается от бытовой розетки за восемь часов, а от зарядной консоли – менее чем за час.





«Хёндэ-H350» адресован европейскому рынку; его выпуск налаживают в Турции.

ДОТЯНУТЬСЯ ДО ЗВЕЗД

Или, наоборот, спуститься с неба на землю – именно это предлагают корейцы. «Хёндэ» презентовал развозной фургон H350 (Hyundai H350) специально для европейского рынка. Машину грузоподъемностью 1,4 т предлагают в следующих вариантах: фургон, микроавтобус и бортовой грузовик. В гамме нет бензиновых моторов – только дизели.

Перед премьерой H350 ходили слухи, что на него будут смотреть с опаской даже «Даймлер» и «Фольксваген», – ведь в Старом Свете новичок станет конкурировать со «Спринтером» и «Крафтером». Но немцы чувствуют себя более чем уверенно. За восемь месяцев уходящего года «Даймлер» реализовал в Западной Европе 117 100 малотоннажников, при том что за весь 2013 год удалось продать 169 200 машин. «Фольксваген» с января по август продал (с учетом пикапов) и того больше: 188 200 автомобилей (+ 7% к аналогичному периоду 2013 года). А ведь европейская экономика нынче не в лучшей форме.

Объемы продаж позволяют надеяться, что у европейских производителей найдутся средства на инвестиции в новые технологии. Значит, ждем воплощения самых смелых идей! ЗР



ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ KAMAZ -

КАЧЕСТВО, ИСПЫТАННОЕ КИЛОМЕТРАМИ



0 km



175 000 km



300 000 km

Весь товар сертифицирован. Реклама.

ТОЛЬКО У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

KAMAZ

8-800-555-00-99

www.azkamaz.ru

ПОГАДАТЬ НА КОРОЛЯ

Представляем, каким будет новый «Форд-Мондео» | **Производство** Всеволожск (Россия) | **В продаже** с весны 2015 года | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** автора и «Форд»

Фордовцы кивнули на алые лифтбеки и синие универсалы, ждавшие нас на стоянке аэропорта Малаги: «Таких машин в России вы не увидите!». А где же седаны, которые появятся на российском рынке грядущей весной? А вот их-то на европейский тест-драйв и не привезли!

Придется дать волю фантазии: испытаю в деле европейские модификации – и попробую угадать, каким будет новый «Мондео» для российского рынка.

К БАБКЕ НЕ ХОДИ

Имя этого седана D-класса восходит к французскому слову *le monde*, «мир». Намек на мировое господство? Отчасти. Первые две версии продавали под именем «Мондео» только в Европе, но позже модель стали позиционировать как глобальный продукт, способный привлечь широкие массы покупателей на важнейших для «Форда» рынках. Пришелся «Мондео» ко двору и в России – пока не настали трудные времена. В 2013 году по сравнению с 2012-м продажи рухнули почти вдвое. Конечно, 6800 реализованных машин – результат получше, чем у «Ниссана-Теана» (5600 штук), но «Тойота-Кэмри» (32 800 штук – Эверест в горном массиве бизнес-седанов!) остается недосягаемой.

Не нужно идти к гадалке, чтобы понять: время перемен пришло давно. Кстати, «Теана» уже предстала перед нами в новом обличье. А к прошедшему осенью 2014 года Московскому автосалону освежили и «Кэмри».



видео
см. с. 31

Универсал – яркий и практичный: при сложенном заднем диване объем багажника составляет 1630 л (когда под полом лишь ремкомплект) или 1585 л (с полноразмерной запаской).

Данные производителя*

Модель	Ford Mondeo 1.5 EcoBoost	Ford Mondeo 2.0 CDTI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4867/1911/1501/2850	4871/1911/1482/2850
колея спереди/сзади	1599/1595	
Объем багажника (VDA), л	488/1585	458/1356
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная/полная масса, кг	1504/2260	1584/2270
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3	8,3
Максимальная скорость, км/ч	217	225
Топливо/запас топлива, л	A95/62,5	ДТ/62,5
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	7,9/4,7/5,9	5,1/4,0/4,4
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1499	1997
Степень сжатия	10,0	16,7
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	118/160 6000	132/180 3500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	240 1500–4500	400 2000–2500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	
Размер шин	235/45R18	

**Данные для универсала – слева, для лифтбека – справа.*

МИЛЛИОНЩИКИ

Первое поколение «Форда-Мондео» (Mk I) ❶, сменившее на конвейере «Сьерру», появилось в январе 1993 года. В разработку проекта инвестировали около 6 млрд долларов. В 1994-м модель получила престижную премию «Европейский автомобиль года».

После глубокой доработки в 1996 году представили вторую версию Mk II ❷. «Мондео» сбросил 18 кг, обрел динамичный облик и боковые подушки безопасности. В 1999 году в Старом Свете продали двухмиллионный экземпляр. Тогда же подготовили спортивную модификацию ST200 с бензиновым 205-сильным мотором V6.

Машина с индексом Mk III ❸ увидела свет в 2000 году. Новый «Мондео» был разработан в рекордно короткие сроки с помощью компьютерного моделирования.

Европейские покупатели вновь проявили благосклонность к новинке. В 2003 году был продан трехмиллионный автомобиль. Несмотря на успех, фордовцы продолжали серьезно работать над имиджем модели. Через три года в прокат вышла очередная серия бондианы – лента «Казино Рояль», где агент 007 в исполнении Дэниела Крэйга водил не только «Астон Мартин-DB5», но и хэтчбек «Мондео».

Новый «Мондео» (Mk IV) ❹, дебютировавший в марте 2007 года, получил адаптивные фары и круиз-контроль.

В серии крэш-тестов по методике EuroNCAP «Мондео» заработал пять звезд.

В 2009 году покупателя нашел четырехмиллионный автомобиль.


1


2


3


4

КАРТЫ НА СТОЛ

«Мондео» с индексом Mk V чертовски хорош собой. Этакий гражданский «Астон Мартин». Для многих покупателей внешность важнее технических новаций.

А каков ассортимент агрегатов! Линейку бензиновых моторов открывает литровый 125-сильный «Экобуст», завоевавший европейский титул двигателя года в номинации «Объем до литра». Идем дальше: полуторалитровый агрегат (160 л.с.) и два двухлитровых мотора (203 и 240 «лошадей»). Дизелей три – объемом 1,6 л (115 л.с.) и 2,0 л (150 и 180 л.с.). Самый мощный, 210-сильный турбодизель появится позже.

Есть и плаг-ин-гибрид пиковой мощностью 187 л.с. Для него припасен специально адаптированный вариатор eCVT. На всех других версиях – шестиступенчатые коробки. Любителям ездить с комфортом на бензиновых машинах вместо механики предлагают гидромеханический автомат, а робот «Пауэршифт» идет с двухлитровыми дизелями.

Но все эти разносолы – для Европы. Россиянам же предложат только бензиновые агрегаты – два двухлитровых и 150-сильный объемом 2,5 л, потребляющий 92-й бензин. В Европе он не представлен; по всем признакам, это дефорсированный «Дюратек», который ставят на американский аналог «Мондео» – седан «Фьюжн», а мы его знаем по кроссоверу «Куга». И никакой механики! Только шестиступенчатый автомат 6F35 производства США, знакомый нам по той же «Куге».

Выбор так себе. Но симбиоз яркой внешности и адаптированных под наши условия американских агрегатов дает шанс, что бог торговли будет благосклонен к «Мондео».

КНИГА ПЕРЕМЕН

Универсал, который я оседал, оснащен полуторалитровым 160-сильным «Экобустом» в паре с механикой. Суперагрегат! Ускорение даже с высших передач довольно бодрое, поэтому рычагом ворочаешь крайне редко. «Мондео» живо откликается на газ, коробка радует четкостью переключений. Универсал великолепно ведет себя на узкой дороге, петляющей в горах близ Малаги.

Бензиновый «Мондео» здесь гораздо уместнее дизельного. Двухлитровому турбодизелю CDTI (180 л.с.) словно лень затаскивать машину на подъем и разгонять на выходе из поворота.

Ощущение такое, будто на высших передачах не хватает тяги. Хотя, по паспортным данным, ее аж на 160 Н·м больше, чем у бензинового мотора, который выдает 240 Н·м. Да и мощнее турбодизель на 20 «лошадей»! Думаю, дело в более широкой моментной «полке» бензинового мотора: у него максимальная тяга доступна с 1500 до 4500 об/мин, а у дизеля – в узком диапазоне с 2000 до 2500 об/мин.

На серпантине руль превращается в продолжение рук, подвеска становится плотнее, а шины вцепляются



Перегруженные приборы поначалу обескураживают. Постепенно я привык, но в блюдце спидометра хотелось бы цифр покрупнее.

Графика навигационной системы на 8-дюймовом сенсорном дисплее проще, чем в некоторых смартфонах.



Под подлокотником – небольшой бокс, розетка, пара разъемов USB, слот для SD-карт и вход для медиаустройств.



Внешне сиденья простоваты, но очень удобны, с прекрасной боковой поддержкой. Крупные валики не мешают при входе-выходе.



«Мондео» впервые получил электрорегулировку руля по углу наклона и вылету. Кнопку разместили на ступице слева.



Задний диван – для двоих. Спинки передних сидений довольно тонкие, поэтому даже рослые пассажиры не будут упираться в них коленями. Но третьему здесь тесно – в том числе потому, что мешает крупный туннель.



Для задних пассажиров предусмотрен двухуровневый обогрев сидений.

Салон, что называется, правильный. В функционале передней панели легко сориентироваться, неплохи и материалы отделки. Но ярких эмоций интерьер не дарит.

Клавиши отключения парктроника и системы, глушащей мотор на светофорах, разместили справа от селектора трансмиссии. Система «эктив парк эссист» (Active Park Assist; включается кнопкой вверху) поможет как с параллельной парковкой, так и с перпендикулярной.

МЫСЛЬ – МАТЕРИАЛЬНА

В 2011 году «Форд» показал знаковый для компании концепт-кар «Эвос», который давал представление о развитии фирменного стиля и перспективных технологиях. И что же? Трапециевидную решетку радиатора и агрессивные линии переднего бампера мы уже видели у «Фокуса» и даже у коммерческого «Транзита Коннект». Под стать и новый «Мондео». Родство с «Эвосом» чувствуется в суженных фарах и форме задних фонарей. От концепт-кара «Мондео» взял датчик качества воздуха, автоматически включающий рециркуляцию. Есть и датчик влажности, активирующий кондиционер – чтобы не потели стёкла.



Красный цвет водительского кресла футуристического «Эвоса» словно намекал, что комфорту уделено особое внимание. И вот результат: в новом «Мондео» стоят анатомические передние сиденья – плод работы команды, в состав которой включили врачей.

Специалисты-медики разработали массажную систему из 11 валиков, стимулирующую мускулы и кровеносные сосуды седоков в области бедер и нижнего отдела спины. Электроника следит за давлением в валиках – чтобы массировался весь поясничный отдел, а не отдельные его участки. При открывании передних дверей давление в валиках падает – для облегчения выхода. У массажа два режима интенсивности, регулирование – через сенсорный экран.

«Эвос» был оснащен гибридной установкой, состоящей из двухлитрового бензинового двигателя, работающего по циклу Аткинсона, и электромотора. Схожий агрегат (двухлитровый бензиновый двигатель в 140 л.с. и 85-киловаттный электромотор) первым получил американский «Фьюжн». Теперь он появился на европейском «Мондео»: гибрид уже собирают в испанской Валенсии и предлагают европейцам за 34 950 евро.

В комбинированном цикле гибрид расходует 4,2 литра 95-го бензина на 100 км. При этом максимальный крутящий момент (300 Н·м при 1750–4500 об/мин) – как у двухлитрового «Экобуста» мощностью 203 л.с.

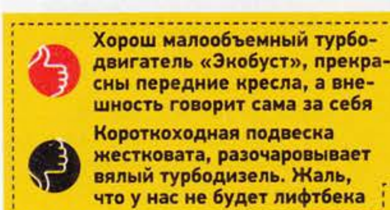


На серпантине руль превращается в продолжение рук, подвеска становится плотнее, а шины вцепляются в дорогу, как голодный ротвейлер в котлету. Прежний «Мондео» был не такой собранный!

в дорогу, как голодный ротвейлер в котлету. Прежний «Мондео» был не такой собранный! Но даже на гладких испанских дорогах чувствую, что плата за это – жесткость. Колесо попало в неглубокую ямку – и ощутимый толчок! Ради азартной управляемости явно пожертвовали комфортом.

Заднюю подвеску разработали с нуля. В производстве она дешевле прежней «Контрол Блейд» (Control Blade), поскольку деталей меньше. А благодаря более жестким стабилизаторам поперечной устойчивости выросла угловая жесткость подвески.

На российских версиях клиренс обещают увеличить. Может быть, и амортизаторы с пружинами наделят иными характеристиками? Впрочем, доминирующей мягкости, как у «Кэмри», мне не хотелось бы. Убаюкивающая ходовая будет диссонировать с бойцовской внешностью «Мондео».



Хорош малообъемный турбодвигатель «Экобуст», прекрасны передние кресла, а внешность говорит сама за себя

Короткоходная подвеска жестковата, разочаровывает вялый турбодизель. Жаль, что у нас не будет лифтбека

ЧЕМ СЕРДЦЕ УСПОКОИТСЯ?

Спина радуется новому переднему креслу с хорошей боковой поддержкой – оно отлично фиксирует тело в поворотах. Комфорта добавляет массаж, трехуровневые обогрев и вентиляция. Все регулировки – через центральный 8-дюймовый сенсорный дисплей или традиционными кнопками. Охладить салон с 55 до 18° можно всего за 15 минут – по заверению фордовцев, это лучший показатель в классе. Хочется верить, что и с прогревом в морозы дела не хуже.

Мультимедиасистема SYNC2 фирмы «Майкрософт» – интеллектуальный центр машины. На центральном мониторе можно просматривать фотографии и видео, а голосовой настройке поддаются климат-контроль и аудиосистема. Система совместима с мобильными устройствами и русифицирована, однако голосовые команды на великом и могучем понимать отказывается. Надеюсь, к моменту выхода «Мондео» на российский рынок это исправят.

Сзади места хватает с лихвой. Но, пересев в лифтбек, я практически уперся головой в покатый потолок. Думаю, в седане это ощущение не пропадет, ведь его крыша имеет схожий профиль.

ℹ РЕМЕНЬ С НАДДУВОМ

Небольшой хлопок – и из ремня, которым пристегнут сидящий на заднем диване манекен, выстреливает подушка безопасности. Идея интегрировать эйрбег в ремень не нова и впервые была реализована пять лет назад на концепт-каре «Мерседес-Бенц ESF 2009». Но «Форд» с 2011 года первым оснастил подобной системой серийный вседорожник «Эксплорер» – в качестве опции.

Теперь надувной ремень доступен и для «Мондео» – в составе пакета допоснащения «Текнолоджи». В зависимости от комплектации, за этот пакет придется выложить 1600 евро («Тренд») или 750 евро («Титаниум») – это цены в Германии. В момент удара подушки раскрываются за 40 миллисекунд и снижают нагрузку на голову, шею и грудную клетку, что помогает снизить риск травмирования детей и престарелых – у тех и других слабые мышцы шеи. Новые ремни толще привычных, но, проехавшись на заднем диване, я не ощутил какого-либо дискомфорта.

Наверняка надувные ремни предложат на нашем рынке как опцию. Ведь «Мондео» прочно обосновался в корпоративных автопарках, его выбирает семейный люд, а для этого круга покупателей безопасность задних пассажиров крайне важна.

ПРЕДСКАЗАНИЕ

«Мондео» провоцирует на быструю езду. Комфорт отошел на второй план, уступив место вышколенной управляемости и почти хулиганскому характеру. Именно поэтому по объемам продаж «Мондео» до «Кэмри» не дотянется. Основными конкурентами станут «Ниссан-Теана», «Киа-Оптима» и «Мазда-6». Близок ли я к истине? Скоро узнаем! ЗР

ЗИМНЕЕ ОБНУЛЕНИЕ

0% переплаты по кредиту[1]



преимущество до 261 000 ₽[2]



А вы уже знаете? Наступило зимнее обнуление от Volkswagen!
Советуем поторопиться. **Предложение действует до 31 декабря 2014 года.**



Das Auto.



[1] 0% переплаты – затраты клиента, связанные с приобретением автомобиля в кредит ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее – Банк) по программе «Кредит на приобретение нового автомобиля Volkswagen Polo седан, Jetta, Tiguan, Touareg» на срок 12 месяцев с первоначальным взносом 50% от стоимости автомобиля, достигаемые в результате предоставления дилером специальной цены на данный автомобиль. Банк не определяет размер и порядок предоставления специальной цены на автомобиль. Предложение ограничено. Основные условия кредитования Банка по программе «Кредит на приобретение нового автомобиля Volkswagen Polo седан, Jetta, Tiguan, Touareg»: валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита от 120 тыс. до 4 млн. рублей. Срок кредита – 12 месяцев, первоначальный взнос – от 50% от стоимости автомобиля и страховых премий, в случае их включения в сумму кредита, процентная ставка – 10,9% годовых. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Часть кредита может быть направлена на оплату страхования КАСКО и/или иных программ страхования, сумма страховой премии по которым зависит от перечня страхуемых рисков, выбранной клиентом программы и суммы кредита. Срок действия акции с 01.11.2014 г. по 31.12.2014 г. Условия программы действительны на 01.11.2014 и могут быть изменены Банком. Информация по телефону Банка 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500, 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 1. www.vwbank.ru.

[2] Указанное в настоящей рекламе преимущество достигается за счет предоставления официальными дилерами скидок, в том числе скидок при приобретении автомобиля в кредит, при приобретении автомобиля с утилизацией прежнего автомобиля или с зачетом стоимости прежнего автомобиля (трейд-ин). Предложение распространяется на автомобили 2014 года выпуска. Предложение может не распространяться на модели в определенных комплектациях.

[3] Программа утилизации и trade-in (трейд-ин).

Узнавайте подробную информацию о предложении, а также подробности об условиях участия в программе утилизации Volkswagen по телефону информационной линии 8-800-333-4441 и на сайте volkswagen.ru

Реклама

ЛОВИСЬ, РЫБКА!

Первый гибрид марки «Рено» – прототип «Эолаб» | **Автор** Игорь Моржаретто | **Фото** «Рено»

На огромном стенде компании «Рено» на Парижском автосалоне этот автомобиль слегка потускнел на фоне главной премьеры – «Эспаса» нового поколения. Но по значению для «Рено» небольшой элегантный концепт-кар едва ли не важнее всех серийных новинок последнего времени.

Если мне не изменяет память, прежде в «Рено» делали ставку исключительно на электромобили и вовсе не собирались браться за гибридные машины. Но в какой-то момент стало ясно: не иметь в модельном ряду автомобиль с гибридной силовой установкой просто неприлично. Хотя дело вовсе не в приличиях, а в том, что спрос на электромобили пока ограничен и инфраструктура для них развивается вялыми темпами. Гибриды не имеют жесткой привязки к зарядным станциям, а потому перспективнее – во всяком случае, на данном этапе «электрификации» личного автотранспорта.

Вот французские инженеры и решили доказать: можем сделать гибридомобиль! Причем один из лучших в своем классе. И спроектировали рекордсмена по всем статьям – по весу, аэродинамическим показателям, экономичности.

С ИЗМЕНЯЕМОЙ ГЕОМЕТРИЕЙ КРЫЛА

Красивый автомобиль получился у французов, хотя дизайнеры были в подчинении у инженеров-аэродинамиков. Серебристый хэтчбек с неожиданными красными акцентами напоминает диковинную морскую рыбу. Чего стоят жабры воздухозаборников в передней части, соты радиаторной решетки и совсем уж необычные крылья вдоль передних стоек. Наверно, поэтому у машины необычное имя, которое перекликается с чудесными именами роскошных аквариумных рыб, – «Эолаб». Так и хочется продолжить: «Барбус», «Лялиус», «Минор», «Тетраодон»…

По требованию тех же специалистов по аэродинамике пришлось отказаться от боковых зеркал заднего вида в пользу видеокамер. Сзади – футуристическое антикрыло с изменяемой геометрией, а рядом с задними колесами и вовсе закрылки, которые автоматически выдвигаются на высокой скорости. Почти экраноплан.

С водительской стороны одна дверь, а с правого борта две, причем задняя в соответствии с требованиями аэродинамики и нынешней моды замаскирована – и хэтчбек кажется трехдверным.

Узкие крылья вдоль передних стоек. На этом фоне даже боковые камеры заднего вида не удивляют.

Аэродинамика проработана на славу. Коэффициент C_x равен 0,235 (на треть меньше, чем у «образцового» «Клио IV»), площадь лобовой проекции – 2,0 м². На скорости свыше 70 км/ч сплиттер в переднем бампере опускается на 100 мм – для снижения аэродинамических потерь.



видео см. с. 31





На центральный дисплей выводится масса информации. С него же можно управлять многими функциями.

В салоне – как в кабине современного самолета. Приборная панель регулируется по высоте вместе с рулевой колонкой. А цвет подсветки салона меняется в зависимости от стиля вождения.



На заднем сиденье вполне просторно, но спинка слишком завалена.

В салоне ощущаешь себя словно в реактивном самолете. Между передними сиденьями – шайба управления автоматической трансмиссией. А еще есть кнопка стояночного тормоза. И всё! В минималистском салоне не нашлось места для прочих кнопок и крутилок.

Сидишь непривычно низко. Слева и справа – дисплеи заднего вида (формой и размером они очень напоминают «айфоны»). Панель приборов – тоже дисплей. А в центре передней панели – разделенный надвое 11-дюймовый экран. Его, словно планшет, можно развернуть в вертикаль или в горизонталь. На верхнюю часть экрана выводится изображение с центральной камеры заднего вида, а нижняя отвечает за управление мультимедийной системой и климат-контролем.

Во время короткого тест-драйва на испытательном полигоне «Рено» мне не хватило времени, чтобы разобраться, как с помощью сенсорного экрана управлять той или иной функцией. Ну и ладно! Важнее то, что в самом экономичном режиме работы силовой установки расход топлива стремится к фантастическому показателю – 2 л/100 км.

Быть может, «Эолаб» не едет? Едет, и еще как! Рулится, тормозит и проглатывает стыки бетонных плит так, как положено породистому хэтчбеку из порядочной семьи. Стартуешь – и слышно лишь шуршание шин по асфальту, поскольку работает электромотор. Но нажмешь порезче педаль газа – и следует рывок: это включился в дело бензиновый двигатель. В общем, на ходу «Эолаб» – типичный гибрид, каких много.

ПОХУДЕТЬ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

Задачу создать недорогой автомобиль с рекордным расходом топлива поставили в «Рено» четыре года назад. Зафиксированный на полигоне расход топлива «Эолаба» – 1 л/100 км. Выбросы CO_2 составляют всего 22 г/км. Французы надеются через пять-шесть лет поставить на конвейер легковушку со средним расходом бензина 2 л/100 км.

Заглянуть под капот не удалось – он не открывается. Есть только лючок для замены технических жидкостей. Сущность плаг-ин-гибрида выдают лючки по бокам машины: один прикрывает горловину бензобака, а другой – разъем для подзарядки аккумулятора.

Силовая установка «Z.E. Гибрид» – собственной разработки. Она состоит из трехцилиндрового бензинового двигателя объемом 999 см³ (58 кВт/75 л.с., 95 Н·м) и электромотора (50 кВт, 200 Н·м). Трехступенчатая автоматизированная трансмиссия пока что «засекречена»: французы лишь говорят, что запатентованная фирмой «Рено» конструкция легче, компактнее и дешевле, чем вариаторы или модные роботы с двумя сцеплениями. Первые две передачи соединяют с передней ведущей осью электромотор, а при включении третьей подсоединяется бензиновый двигатель. Дополняет этот набор тяговый аккумулятор энергоемкостью 6,7 кВт·ч, который позволяет гибриду пройти в чисто электрическом режиме до 60 км и развить максимальную скорость 120 км/ч.

Понятно, что за счет только лишь гибридной силовой установки достичь рекордных показателей экономичности невозможно. Поэтому была поставлена задача сократить массу машины на треть по сравнению с массой аналогичной по размеру бензиновой машины. Концептуальный хэтчбек построен на платформе B (как и «Клио IV»), но при этом аж на 400 кг легче, чем любой близкий по размерам автомобиль с бензиновым мотором. Благодаря легким материалам удалось уменьшить массу кузова на 130 кг. Еще 160 кг экономии дали переработанное шасси и силовой агрегат. Наконец, 110 кг срезали на оптимизации прочего оборудования.

Например, кузов – это комбинация нескольких сортов стали, алюминия и композитов. Известный прием, но французы пошли дальше. Например, крыша сделана из штампованного магниевого листа и весит всего 4,5 кг (в два с половиной раза легче, чем

На скорости свыше 70 км/ч задний спойлер изменяет угол наклона, а по бокам на 60 мм выдвигаются закрылки.

Эффектный концепт-кар вполне мог бы стать серийным автомобилем!

Запас электрохода, увы, невелик

стальная таких же размеров). Толщина ветрового стекла – всего 3 мм (обычно 4,5 мм), а другие стекла и вовсе поликарбонатные. Ради снижения веса совместно с корпорацией «Континенталь» разработали новую тормозную систему. В передних дисках и задних барабанах из стали сделаны только те детали, которые контактируют с тормозными колодками, а всё остальное – алюминий!

В «Эолабе» воплощено свыше 100 запатентованных изобретений. Руководитель проекта Лоран Топан уверял, что все они могут быть запущены в производство и не очень заметно скажутся на цене машины. «Наша стратегия – поиск экономически оправданных решений, которые могут себе позволить наши клиенты» – эту фразу во время презентации он повторил дважды. И сообщил, что в течение десяти лет компания намерена внедрить большую часть инновационных решений на своих моделях, причем не обязательно гибридных.

А «Эолаб»? Он жизнеспособен, но вряд ли пойдет в серию. Зато эта «рыбка» дарит неплохие шансы на скорое появление совсем других, невиданных доселе «рено». А уж за названием французским выдумщикам далеко плавать не придется! ЗР

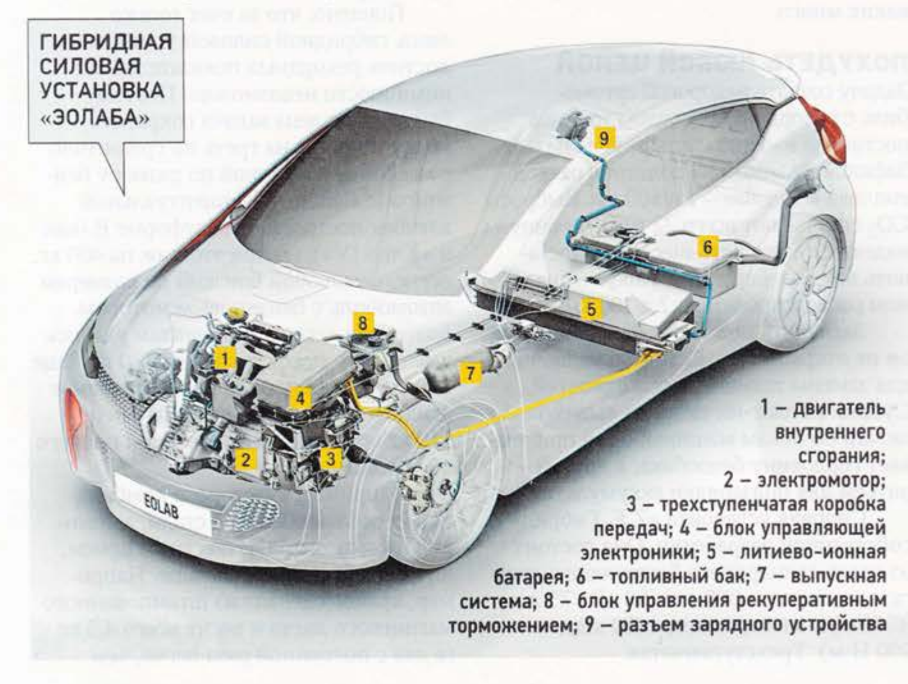


Интегрированная решетка радиатора не прихоть дизайнера, а требование специалистов по аэродинамике.



На колесах установлены колпаки с поворотными заслонками. Они закрыты, пока тормоза не нуждаются в охлаждении. Открываются лепестки по сигналу с температурных датчиков, встроенных в колеса.

ГИБРИДНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА «ЭОЛАБА»



1 – двигатель внутреннего сгорания; 2 – электромотор; 3 – трехступенчатая коробка передач; 4 – блок управляющей электроники; 5 – литиево-ионная батарея; 6 – топливный бак; 7 – выпускная система; 8 – блок управления рекуперативным торможением; 9 – разъем зарядного устройства

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ŠKODA. БЕРИТЕ ОТ ЗИМЫ ВСЁ!

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ŠKODA!

Получите выгоду первыми!

Мы не ждем праздников, чтобы сделать вам подарок. **ŠKODA** готова к зиме уже сейчас! Воспользуйтесь выгодными зимними предложениями на покупку наших автомобилей в салонах официальных дилеров **ŠKODA!** Садитесь за руль — и наслаждайтесь зимой по-новому!



www.skoda-auto.ru **8 800 555 01 01**

Предложение действительно с 1 по 30 ноября 2014 г. Подробности у официальных дилеров ŠKODA. Количество автомобилей ограничено.

Реклама.

видео
фото
см. с. 31

ТУРЕЦКИЙ МАРШ

«Группа ГАЗ» наладила выпуск развозных грузовичков «Газель-Next» за рубежом | **Производство** Mersa Otomotiv, Сакарья (Турция) | **В продаже** с октября 2014 года | **Автор** Вячеслав Субботин

В Турции открыли завод по производству «Газели-Некст», способной потеснить на местном рынке грандов, среди которых «Форд-Транзит», «Пежо-Боксер», «Ситроен-Джамп» и «Мерседс-Бенц Спринтер». Вместе с «Группой ГАЗ» за дело взялся один из самых известных и крупных дилеров в стране – мультибрендовая компания «Мерса». Часть финансовых рисков легла на «Денизбанк» (DenizBank), которым владеет Сбербанк.

ПЕРЕД СТАРТОМ

На самом деле линия отверточной сборки «газелей» в Турции работает уже три года: там собирали «Газель-Бизнес». Отлаживали технологию сборки, строили сбытовую и сервисную сети, обучали людей работе с современными агрегатами – например, как диагностировать дизели «Камминс». За это время удалось создать в стране 24 фирменных автосалона и 38 сервисных станций.

Тем временем «Газель-Некст» доводили до европейских требований:



Боевой «Некст», собранный на серийных агрегатах, демонстрировал возможности «газелей 4×4». Турки были в восторге! Особенно те, кто прокатился с нашими пилотами.



На «Газели» со штатной блокировкой задней оси «Итон-Илокер» (Eaton ELocker) такой трюк исполнить несложно.



Президент «Группы ГАЗ» Вадим Сорокин рассказал, что экспортная доля продаж газовских машин за последние два года поднялась с 13 до 18%. С пуском завода в Турции объемы продаж за рубежом возрастут.

в Турции поставили на конвейер модификацию, отвечающую нормам Евро-5 (в России продаются машины уровня Евро-4). В прошлом году «Газель-Некст» получила сертификат на продажу в Европе, а это более 40 пунктов соответствия жестким правилам безопасности и сотня одобрений на разные компоненты и агрегаты. Несмотря обилие проверок, «Газель» прошла их практически с первого раза.

Степень локализации турецкой сборки – 30%. Шины, диски, карданные валы, аккумуляторы, вакуумный усилитель, главный тормозной цилиндр делают в Турции. Как правило, это производители с мировым именем – например, «Бош». В ближайшей перспективе планируется довести локализацию чуть ли не до 50%: пойдут турецкие стекла, кузова и свои надстройки.

В ОДНУ СМЕНУ

Мощности завода по современным меркам невелики – 3000 автомобилей в год. Полсотни обученных в Нижнем Новгороде рабочих собирают в одну смену пять машин. Но уже к концу года турки обещали взять запланированный темп.

Директор завода Ченгиз Тириакиоглу поведал мне, что они готовы выпускать 9000 машин в год – и отвоевать значительную долю местного рынка полуторатонных авто среди легких развозных автомобилей (LCV, Light Commercial Vehicle). Характеристики «Газели-Некст» не хуже, чем у конкурентов, а кое в чем она даже превосходит их – скажем, в грузоподъемности. При этом «Газель» дешевле на 20–30%. Да и стоимость владения заметно ниже.

Перспективы у ГАЗа здесь хорошие. Объем турецкого рынка LCV гораздо больше российского: ежегодно можно продавать 220 тысяч грузовичков, у нас же – только 160 тысяч. В России не развивается малый бизнес, а именно он основной потребитель машин LCV.

Сейчас нижегородцы поставляют на «Мерса Отомотив» крупные детали: подсобранную кабину, раму, мосты,



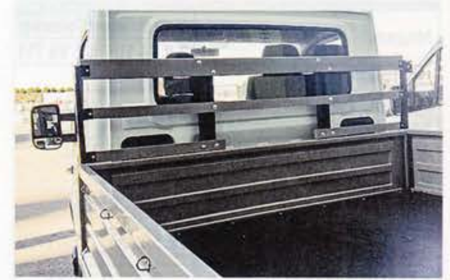
По стоимости владения «Газель-Некст» выигрывает у зарубежных аналогов 30%

В гамме модели пока нет машин с газовым (бензиновым) мотором Evotech

мотор («Камминс-ISF» 2.8), коробку передач, элементы тормозной и рулевой систем. Но в будущем туркам вполне по силам развернуть полномасштабное производство.

НА ЮГО-ЗАПАД

Торговая политика «Группы ГАЗ» всегда казалась мне обреченной на домашние масштабы. Приятно, что заблуждался. С новой платформой «Некст» нижегородцы уверенно движутся на внешние рынки. Турция – первый шаг. Далее – Северная Африка, Латинская Америка, некоторые страны Азии и Европа. Причем Европу пока не рассматривают как источник крупной прибыли – скорее как ориентир высоких требований заказчика. Хотя, я думаю, лукавят. Спрос в Европе на такие грузовички велик – почему бы и там не отвоевать себе место? ЗР



Машину турецкой сборки можно отличить по вставленному в заднюю стенку обзорному стеклу – это требование местных правил.



Кузов со стальными высокими бортами – турецкий. Аккуратный, хорошо окрашенный и прочный.





Силовой агрегат соответствует требованиям эконорм Евро-5. Он более мощный и с иными настройками.



Кабины красят и собирают на ГАЗе. Сюда они поступают в контейнерах.



Сборщики прошли длительное обучение на ГАЗе – даже говорят по-русски.



Собранную машину тщательно тестируют. На контроле трудятся и несколько российских специалистов.



В ДРУГОМ ПЛАТОЧКЕ

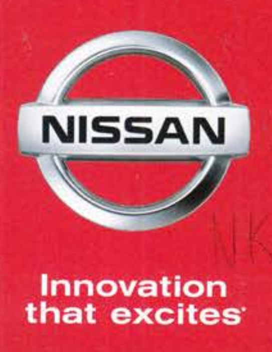
Что нового в «Туареге» 2015 модельного года? | **Производство** Россия, Словакия | **В России** с декабря 2014 года | **Цена** не определена | **Автор** Вадим Крючков

Перед презентацией «Туарега» внимательно изучил значение слова «новый», которым грешит рекламный проспект к автомобилю. В ход пошли словари Ушакова, Ожегова, Ефремовой. «Впервые созданный», «вновь открытый», «недостаточно знакомый», «малоизвестный» – это точно не про него. На четырех схемах с габаритными размерами нашел лишь одно отличие от предыдущей модели – передний свес стал длиннее на 6 мм. «Сохранивший свой первоначальный вид», «не тронутый временем»? О, вот это ближе! А пример из словаря: «это платье еще совсем новое» – попадание в яблочко! Действительно, «Туарег» второго поколения пользуется устойчивым спросом и за четыре года морально не устарел – зачем переделывать его радикально? Поэтому изменения вводятся «пакетно», и это дает маркетологам повод говорить о новизне.

Освежили передок и корму: появилась новая светотехника, бамперы, решетка радиатора. Типичный фейслифтинг. По общему стилю «Туарег» отныне ближе к «Гольфу» седьмого поколения. О новых цветах кузова и дизайне легкосплавных колес нельзя не упомянуть, но, согласитесь, это не технологический прорыв. Приблизительно того же масштаба коррекции и в салоне: иные материалы, расцветки обивок, форма

Данные производителя

Модель	Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI	Volkswagen Touareg 4.2 V8 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4801/1940/1709/2893	
колея спереди/сзади	1656/1676	
Объем багажника, л	697	
Радиус поворота, м	5,95	
Снаряженная/полная масса, кг	2185/2880	2297/2960
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,7	5,8
Максимальная скорость, км/ч	206	242
Топливо/запас топлива, л	ДТ/85	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,6	9,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см³	2967	4134
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	150/204 3200–4400	250/340 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	450 1250–3200	800 1750–2750
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	A8	A8
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем	
Тормоза	дисковые, вентилируемые	
Размер шин	265/50R19; 275/45R20	



НОВЫЙ NISSAN SENTRA

БЕСКОНЕЧНО ПОТРЯСАЮЩИЙ ПРОГРЕСС

В ЦЕНТРЕ ЖИЗНИ

Новый седан Nissan Sentra станет Вашим надежным партнером, куда бы жизнь ни повернула. Характерный для современных седанов Nissan солидный и в то же время динамичный дизайн создает особый образ и привлекает внимание. Специально подготовленная для российских дорог подвеска с дорожным просветом 155 мм обеспечивает комфорт на дороге, а впечатляющее пространство для пассажиров заднего ряда дарит комфорт в салоне. Мультимедийная навигационная система NissanConnect[2] укажет верный путь, а ксеноновые фары со светодиодными ходовыми огнями, доступ в салон без ключа, запуск двигателя кнопкой и камера заднего вида станут приятными дополнениями к новым достижениям[3].



см. с. 31

от **679 000** руб.[1]

[1] Рекомендованная производителем цена на автомобили Nissan Sentra в комплектации Welcome (Велком). Подробности – у официальных дилеров. [2] Ниссан Коннект. [3] Наличие опций зависит от комплектации.
* Инновации, которые восхищают.

На правах рекламы.



НОВЫЙ NISSAN SENTRA В ЦЕНТРЕ ЖИЗНИ

КОМФОРТНАЯ ПОДВЕСКА, специально подготовленная для эксплуатации в российских условиях. Увеличенный ход и усиленная конструкция сохранят Ваше спокойствие даже на самых неровных дорогах.

ВНУШИТЕЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ПАССАЖИРОВ второго ряда сидений. Комфорт, простор и статус будут сопровождать Вас везде.

ВЫСОКИЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ 155 мм.

БАГАЖНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ объемом 511 литров сравнимо с бизнес-седанами и компактными внедорожниками. Легко вмещает вещи целой семьи, а при сложенном заднем сиденье Вы сможете разместить в нем крупногабаритные предметы, к примеру, велосипеды.

* Инновации, которые восхищают.

На правах рекламы.

Изменения интерьера косметические. «Туарег» остался солидным, богатым и узнаваемым.



Опционный пакет «Террейнтек» (TerrainTech) превращает «Туарег» в настоящего «проходимца». Вместе с ним в салоне появляется шайба управления режимами трансмиссии: понижающая передача, межосевая и межколесная блокировки.



переключателей и алюминиевых вставок.

Из того, что посерьезнее: усовершенствована пружинная подвеска – как водится, с целью улучшить управляемость и плавность хода. Модернизированы дизельные V-образные «шестерки»: теперь они оснащены системой выборочной каталитической нейтрализации (проще говоря, впрыском водного раствора мочевины в поток выхлопных газов) и соответствуют экологическим нормам Евро-6. Аппетит самого скромного из них, мощностью 204 л.с., снижен с 7,0 до 6,6 л на 100 км. Достигнуто это благодаря функции движения накатом, когда при отпускании педали газа в автоматической коробке размыкается силовой поток.

На российский рынок будут поставлять «туареги» с дизелями мощностью 204, 245 и 340 л.с. без впрыска мочевины, с бензиновыми двигателями (249 и 360 л.с.) и с 380-сильной гибридной установкой (бензиновый V6 TSI мощностью 333 л.с. с 46-сильным электромотором).

«Туарег» и прежде не страдал от недостатка электроники, но теперь… Только розеток – пять штук! Одна в багажнике, две спереди и две в ногах у задних пассажиров. А число умных помощников не поддается исчислению. Есть всё – от навигационно-развлекательного комплекса с расширенным набором онлайн-сервисов до системы аварийного торможения, которая самостоятельно останавливает автомобиль после столкновения. Она активируется, если сработали подушки безопасности. Впечатление такое, что водитель здесь – чудом сохранившийся атавизм, мешающий машине работать.

На тестовом внедорожном участке перед каждым препятствием стоял инструктор и объяснял, какую рукоятку в какое положение повернуть, на что нажимать и чего не трогать. Автомобиль послушно увеличивал дорожный просвет, преодолевал участок с диагональным вывешиванием и сползал с косогора под электронным управлением.

«Не трогайте газ, когда поедете вниз: автомобиль сам справится». И он справлялся. На асфальте та же история. «Туарег» начинает подавлять своим интеллектом. Возникает подозрение, что при такой плотной опеке водитель растеряет собственные навыки.

Вывод? «Туарег» – прекрасный автомобиль с отменной динамикой, хорошей проходимостью, эталонной эргономикой и высоким уровнем комфорта. Он «доточен» до мелочей. Даже турбодизели ласкают слух рыком, как у породистого бензинового двигателя. А то, что вся новизна свелась к фейслифтингу, небольшим модернизациям и расширению электронной начинки, не беда. Та же Мариванна, только в другом платочке. Путь, гарантирующий удачной модели успех на рынке. ЗР

VW Touareg: оснащение

Новшества	Российский рынок	Европейский рынок
Экстерьер: дизайн, колёса, цвета кузова	+	+
Интерьер: дизайн, материалы	+	+
Двигатели V6 TDI с функцией движения накатом: 204 л.с.	+	+
262 л.с.	–	+
Модернизированная пружинная подвеска	+	+
Биксеноновые фары в стандартном оснащении	+	+
Система аварийного торможения	+	+
Адаптивный круиз-контроль нового поколения	+	+
Мультимедийная система с расширенным списком онлайн-сервисов	–	+



Ходовые качества на шоссе и проходимость, богатое оснащение даже базовых версий

Полный привод с понижающей передачей по-прежнему доступен только за дополнительную плату, ряд новшеств не попадет на наш рынок



Углы въезда и съезда в 24 и 25°, 220 мм дорожного просвета, длинноходые подвески – хорошее подспорье на бездорожье.

АКАДЕМИЧЕСКИЙ ИНТЕРЕС



Выбираем между полным приводом и полной управляемостью | **Производство** США | **В России** с декабря | **От** 1 899 000 рублей | **Автор** Вадим Никишев

Вы вряд ли купите новую «Акуру-TLX», если вам в принципе не нужен среднеразмерный седан с претензией на премиальность и если вы знаете лучшее применение 1 миллиону 899 тысячам рублей, которые просят за базовую версию. Тем не менее «Акура-TLX» заслуживает пристального внимания – хотя бы из чисто академического интереса.

Загнать этот седан в формальные рамки непросто. При длине 4,85 м и ширине 1,85 м он вроде бы готов соперничать с «Мерседес-Бенцем Е-Класс», БМВ 5-й серии и «Ауди-А6». Новичок сегмента Е+? Не совсем: при колесной базе чуть больше 2,77 м «Акура-TLX» вполне могла поучаствовать в тесте более компактных седанов – таких как новые «Мерседес-Бенц С-Класс» и «Инфинити-Q50» (ЗР, 2014, № 11). И даже претендовать на призовое место.

НЕМАТЕРИАЛЬНЫЙ МИР

Выглядит TLX богато, узнаваемо и динамично. Если вам встречались кроссоверы «Акура-MDX» и RDX, которые недавно официально появились на нашем рынке и за полгода нашли более 600 покупателей, то стиль японского премиум-бренда вы опознаете без ошибки. Выразительные грани кузова, рельефные колесные арки, светодиодные фары и 18-дюймовые колеса формируют запоминающийся образ. Скажете, слишком молодежный? В «Акуре» среди покупателей своих кроссоверов тоже видели преимущественно молодежь, а оказалось, что они приглянулись семьянинам в возрасте за сорок. И среди столичных покупателей мощных бензиновых кроссоверов на «Акуру» клюнул каждый десятый – неплохой результат! А чем сможет привлечь седан?

Как и другие японские марки, «Акура» предлагает свое видение премиальности. Интерьер, такой же, как у кроссовера MDX, не перегружен элементами классической роскоши. Застывший причудливыми волнами мягкий пластик передней панели, пластиковые же вставки под алюминий, немного шпона, скупая отделка кожей… Здесь упор не столько на дорогие материалы, сколько на эффектный стиль. И, знаете, получилось неплохо.

Передние сиденья удобны, хотя слаборазвитые валики боковой поддержки расставлены широковато. Диапазон регулировок достойный, в богатой версии кресла оснащены вентиляцией.

А вот к управлению второстепенными функциями придется привыкать. На центральной консоли два экрана. Верхний отдан под навигацию, бродить по которой предлагается с помощью джойстика и кнопок на центральной консоли. Нижний, сенсорный, управляет мультимедийным центром и дополнительными разделами климатического меню – обогревом передних сидений, распределением воздушных потоков и интенсивностью обдува. На классические кнопки под монитором возложен лишь необходимый минимум:



регулировка температуры, включение автоматического режима и обогрева стекол и зеркал. Такое применение двух разных алгоритмов – и тачскрина, и джойстика – не редкость на японских машинах (владельцы «мазд» и «инфинити» с этим знакомы), но каждый раз, садясь в них, невольно вспоминаешь европейские аналоги. Там если уж контроллер, то навигацией и «музыкой» рулит исключительно он. Если «тач» – то с ответственностью за всё. Так ведь логичнее, верно?

ЖИВИТЕ БОГАТО

Чем берут «японцы», в том числе и «Акура-TLX», так это богатым оснащением. При современном ритме жизни автомобиль превращается во второй дом, где мы проводим изрядную часть времени, а потому нет ничего зазорного в том, что хочется окружить себя комфортом. Поэтому даже в базовой переднеприводной машине за 1,9 млн рублей – версия «Текно» (Techno), 2,4 л, 208 л.с. – есть бесключевой доступ, люк, двухзонный климат-контроль, обогрев руля и всех сидений, электропривод водительского кресла, камера заднего вида и аудиосистема «Акура/ELS» с десятью динамиками, жестким диском и поддержкой «блютус»-протокола. И даже система активного шумоподавления, когда громкоговорители излучают звук той же частоты, но в противофазе приходящему извне – для большего акустического комфорта. В общем, живи

Данные производителя

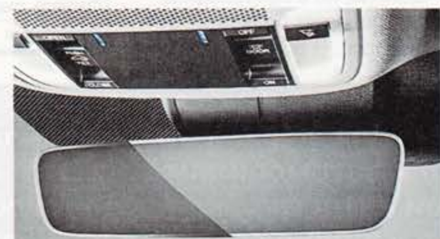
Модель	Acura TLX	
	Techno	Advance
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4851/1853/1440/2775	
колея спереди/сзади	1596/1602	
Объем багажника (VDA), л	419	
Радиус поворота, м	5,9	
Снаряженная/ полная масса, кг	1683/2055	1815/2175
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,2	6,9
Максимальная скорость, км/ч	210	201
Топливо/запас топлива, л	A95/65	
Расход топлива: городской/ загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,0/6,1/7,9	12,9/6,8/9,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24
Рабочий объем, см³	2356	3471
Степень сжатия	11,6	11,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	153/208 6800	213/290 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	247 4500	355 4500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	полноприводная
Коробка передач	P8	A9
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	
Размер шин	245/45R18	

Видели бы вы выражение лица коллеги, привыкшего к автомобилям в чистом виде, когда на пустой автостраде он убрал руки с руля – а седан послушно следовал изгибам дороги!

Комбинация приборов лаконична, если не сказать простовата. Зато нет проблем с читаемостью.

В комплектации «Адванс» часть клавиш на руле управляет адаптивным круиз-контролем и задействует систему удержания в полосе – тогда «Акура» некоторое время рулит сама.





← Приятные мелочи из мира «лакшери»: кнопочный селектор на версии «Адванс» напоминает о суперкарах «Феррари» и «Астон Мартин». → А вот зеркало заднего вида без рамки я и на них не встречал!

↑ Салон навевает ассоциации с кроссовером MDX: много наплывов пластика, немного кожи и «как бы дерева». В топовой версии электроприводами и вентиляцией оснащены оба передних сиденья.

↓ Диван комфортен для двоих, но третьему придется ютиться на жердочке и подпирать потолок. Зато есть обогрев, дефлекторы и – в дорогой версии – шторка на заднем стекле.



не хочу! А еще… Вы обратили внимание, как с ростом автопарка изменилось отношение людей к машинам? Многие откровенно тяготятся управлением в плотном трафике – но пересаживаться на общественный транспорт не хотят из-за потребности в личном пространстве. Вот и ездят по одному или по двое, смиряясь с необходимостью крутить руль и давить на педали.

В TLX есть джентльменский минимум, призванный облегчить перемещение в потоке: система предупреждения о наезде и сходе с полосы, индикатор слепых зон, а также индикатор появления автомобилей с поперечного курса (из-за угла), который включается в дело при маневрировании задним ходом… Это не значит, что на ходу можно мониторить френд-ленту или читать наш журнал, а «Акура» всё-всё-всё сделает за вас, – но риск отметиться



Крупные джойстик и кнопки управления навигацией на 8-дюймовом верхнем экране – приманка для покупателей постарше. Клиенты помоложе, очевидно, должны клюнуть на нижний тачскрин.



Функция Brake hold удобна в пробках: достаточно зафиксировать остановку на светофоре – и можно дать отдых ноге, отпустив педаль тормоза. Затем просто жмешь на газ – и машина снова едет.

на Яндекс-картах еще одной точкой ДТП становится заметно меньше.

Еще ниже вероятность спровоцировать аварию по невнимательности при управлении старшей версией TLX (да, их всего лишь две – «Адванс» (Advance) и «Текно»). За 2 369 000 рублей в нагрузку к 3,5-литровому мотору (290 л.с.) с девятиступенчатым автоматом и полным приводом предлагается расширенный набор опций: адаптивный круиз-контроль поддерживает скорость, как у идущего впереди автомобиля; есть функция экстренной остановки без участия водителя (если на дороге вдруг появилось препятствие); а еще машина умеет самостоятельно рулить в рамках разметки!

И не спешите отмахиваться от электронных помощников. Видели бы вы выражение лица коллеги (из той самой, возрастной аудитории), привыкшего



P-AWS

Система P-AWS (Precision All-Wheel Steer) на переднеприводных «акурах-TLX» позволяет задним колесам поворачиваться на небольшой (до 1,7°) угол, чтобы повысить стабильность движения либо маневренность – в зависимости от условий. На высоких скоростях электрические исполнительные механизмы синфазно поворачивают задние колеса – это обеспечивает плавное перестроение. В закрученных шпильках, напротив, задние колеса поворачиваются в противофазе с передними – так автомобиль охотнее ныряет в поворот. А при торможении колёса смотрят внутрь: положительное схождение позволяет сохранить стабильность.

к автомобилям в чистом виде, когда на пустой автостраде он убрал руки с руля – а седан послушно следовал изгибам дороги!

На крутых виражах такой фокус не работает. Да и не готовы автомобили к полной автономии, а отпускать руль нельзя ни в коем случае, – но рассеянным водителям такая система не помешает. А вот алгоритм адаптивного круиз-контроля не идеален: «Акура» постоянно то чуть прибавляет, то замедляется, стараясь двигаться в темпе ведущего.

НОВЫЙ ПОВОРОТ

Хондовские атмосферники славятся своими характеристиками. И от 3,5-литрового двигателя V6 с непосредственным впрыском и фирменной системой регулировки фаз VTEC я ожидал большего. Увы. Он не крутится выше 6800 об/мин и не поражает знаменитым хондовским взрывом на верхах – а лишь уверенно и мощно разгоняет 1815-килограммовый седан на все свои 290 сил и 355 ньютон-метров крутящего момента.

В зависимости от настроения, характер «Акуры» можно чуть скорректировать, выбрав соответствующий режим системы IDS – она варьирует отклики на газ, «злобность» коробки,



Выбор антигеля в домашних условиях

С понижением температуры в дизтопливе начинается интенсивный рост кристаллов парафинов. Если температура продолжает понижаться, кристаллы срастаются друг с другом, образуя комочки, которые «забивают» поры топливного фильтра и парализуют работу двигателя.

Для того, чтобы этого не случилось, применяются специальные присадки – антигели.

Как проверить эффективность антигеля?

Действие любого антигеля легко проверить самостоятельно. Достаточно залить дизтопливо в прозрачную тару, добавить в него присадку в пропорции, указанной на этикетке, и поставить на холод (например, в морозильную камеру).

Эффективность присадки, залитой в дизтопливо, можно оценить спустя несколько часов. Топливо должно быть жидким и иметь однородную структуру.

На фото результат испытания антигеля ASTROhim® на летнем дизтопливе при -25 °С



Замерзшее дизтопливо без присадки | Дизтопливо с добавлением антигеля ASTROhim®

Почему Антигель ASTROhim®?

В составе присадки содержатся специальные вещества – депрессоры, которые взаимодействуют с кристаллами парафинов на молекулярном уровне и препятствуют их слипанию. При этом достигается минимальный размер кристаллов парафинов. Именно поэтому они беспрепятственно проходят через поры топливного фильтра даже при самых низких температурах!

Другая особенность антигеля ASTROhim® – содержание в нем диспергаторов. Эти вещества препятствуют оседанию кристаллов парафинов на дно топливного бака во время стоянки автомобиля. Благодаря этому облегчается запуск двигателя даже после длительной стоянки на сильном морозе.



Рекомендуемая цена за флакон (арт. AC-120) для обработки 60-120 л топлива - 120 руб.

Подробная инструкция здесь www.astrohim.ru



Произведено по технологии BASF® (Германия).

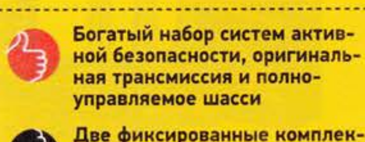


производительность усилителя руля, алгоритм работы активного дифференциала и даже системы шумоподавления. Но в истребитель TLX все равно не превратится. Да и не надо – полный привод крупному седану не для того, чтобы атаковать поребрики автодромов или раллийные допы, а чтобы надежнее чувствовать себя на дорогах с любым покрытием.

Большинству же водителей будет вполне достаточно возможностей младшей модификации. В разгоне до сотни она медленнее всего на 1,3 секунды – хотя ее четыре цилиндра выдают лишь 208 л.с. и 274 Н·м. Почему? Да потому, что переднеприводная машина легче на 130 кг. А управлять разгоном, пожалуй, даже приятнее! Старший-то мотор V6 агрегатируется с девятиступенчатым классическим автоматом ZF 9HP – он вовсе не плох, но не боец: будучи установленным хоть на «Ленд-Ровер Эвок», хоть на «Акуру-TLX», допускает задержки в переключениях и порой стесняется выбрать передачу. А четырехцилиндровому двигателю положена уникальная восьмидиапазонная коробка хондовской разработки: в ней к роботизированному преселективному блоку с двумя сцеплениями добавили гидротрансформатор! Гибрид получился классный: в спокойной езде коробка лишена подергиваний, свойственных, например, немецким коробкам DSG. При плавном разгоне «автоматический робот» не прыгает на ступень вниз, а увеличивает тяговый момент с помощью гидротрансформатора. Ну а при активной езде трансформатор блокируется – и робот шустро меняет передачи, демонстрируя прелести «преселектива». Я в восторге.

В салоне седана с четырехцилиндровым мотором тоже тихо и комфортно – неприятно отдаются лишь рельефные неровности, напоминающие о себе не сразу затухающими колебаниями. В отсутствие полного привода быстрой и безопасной езде содействует полноуправляемое шасси P-AWS. На закрученных серпантинах задние колеса подруливают в противофазе, помогая «Акуре» ввинчиваться в поворот. При перестроениях же на скоростных шоссе – наоборот, поворачиваются в ту же сторону, что и передние, а потому машина плавнее смещается из полосы в полосу.

В целом управляемость понравилась: «Акура» не пугает нервозностью на автострадах и не оставляет ощущения слона в посудной лавке на узких извилистых дорожках. И хотя я понимаю, что покупатели премиального седана за два миллиона рублей ждут от него совсем другого, все же обязательно вытащу его на «Смоленское кольцо». Очень уж любопытно, как проявит себя полноуправляемое шасси в связках поворотов – поймут ли задние колеса, когда и на какой угол поворачивать? ЗР



Богатый набор систем активной безопасности, оригинальная трансмиссия и полноуправляемое шасси

Две фиксированные комплектации, а топовое оснащение доступно только на версии с 290-сильным мотором



SH-AWD

Системе SH-AWD (Super Handling All-Wheel Drive, «суперуправляемый полный привод») исполнилось десять лет – впервые она появилась в 2004 году на купе «Хонда-Ледженд», объединив наработки по полноприводной трансмиссии VTM-4 и активному распределению тяги ATTM. В SH-AWD нет межколесного дифференциала: карданный вал приводится от коробки гипоидной передачей и передает момент на задний редуктор, который связан с полуосями через планетарные передачи с электронно-управляемыми муфтами. Регулируя степень их блокировки, можно «играть» тягой между левым и правым колесами, что позволяет полноприводной «Акуре» активно ввинчиваться в повороты.

Интересно – как TLX поедет по «быстрому» снегу?

WWW.CERRUTI.COM



CERRUTI 1881

Официальный дистрибьютор в России компания "Авента ДК" (495)912-2541

Сеть магазинов Тайм Авеню: ТЦ "Золотой Вавилон" (499)270-5721, ТЦ "Галерея Водолей" (495)393-6834 доб 241, ТРЦ "Калейдоскоп" (495)604-11-04, Аутлет - Белая Дача (495)660-16-70, ТРЦ "РИО" (495)988-5178, ТРЦ "Райкин-Плаза" (495)542-44-72, ТРЦ "Реутов Парк" (966)328-13-06

реклама

ТЕМ ЖЕ КУРСОМ

Какую «Корсу» мы увидим в России? | **Производство** Германия, Испания | **В России** с мая 2015 года | **От** 11 980 евро в Европе | **Автор** Вадим Крючков

«Атлетичные линии задней части подчеркивают спортивность облика…» Речь не о знаменитой спортсменке или победительнице конкурса красоты. Это цитата из описания «Корсы» пятого поколения.

Рассуждать, насколько филейная часть автомобиля влияет на восприятие его потребителем, – занятие неблагодарное. Дизайн либо нравится, либо нет. Объективной в данном случае может быть лишь информация о том, что внешний облик «Корсы» заметно освежили, хотя платформу предшественника угадать несложно: шасси не новое, а основательно модернизированное.

Еще больше изменений в салоне. Он не лучше и не хуже – он другой. И цветной сенсорный монитор вместо кнопочек аудиоцентра смотрится современно. Единственное нарекание – в адрес крутилок, заведующих климат-контролем: они размещены в самом низу центральной консоли. Обычно так располагают второстепенные органы управления, но возможность оперативно направить теплый воздух на стекло важнее быстрой настройки аудиосистемы. Косячок.

БУДЕТ ЛИ ПРОЩЕ ЛУЧШЕ?

Сотрудники «Опеля» уверяли: инженеры дотачивали подвеску и рулевое управление, с тем чтобы управляемость автомобиля стала безупречной. Осталось проверить.

К сожалению, цепочка «прослушал доклад специалистов – прокатился на новой машине – рассказал читателям» все чаще дает сбой. Компании стремятся показать товар лицом и выставляют на презентациях автомобили в максимальной комплектации. А на наш рынок, как водится, попадают модификации попроще. Вот и в этот раз все тестовые «корсы» обуты в 17-дюймовые низкопрофильные шины – которые идут в комплекте со спортивной подвеской.

Такая «Корса» едет здорово: и в повороте стоит отменно, и курсовая устойчивость хороша, и рулевое управление очень точное. Но о подобной машине уже рассказывал Максим Кадаков (ЗР, 2014, № 9) – и я горел желанием оценить способности «Корсы» с обычной подвеской, адаптированной для плохих дорог, и с более высокопрофильными шинами размера 185/70R14 или 185/65R15. Увы.

Впрочем, первая поездка на новой «Корсе» по дорогам Германии и собственный опыт подсказывают, что



проблем у нее на российских направлениях не будет. Адаптировать машины под плохие дороги не в ущерб управляемости инженеры «Опеля» умеют, тем паче что подвеска у «Корсы» не слишком сложная («Мак-Ферсон» спереди, связанные рычаги сзади), вдобавок энергоемкая и прочная.

К НАМ – БЕЗ НАДДУВА

У «Корсы» – новые бензиновые моторы с турбонаддувом: четырехцилиндровый (1,4 л, 100 л.с.) и трехцилиндровая «литрушка». Первый подкупает не столько мощностью, сколько высоким крутящим моментом: 200 Н·м. Второй выдает 90 или 115 л.с. и развивает 170 Н·м. К сожалению, в Россию такие версии поставлять пока не будут.

А моторчики хороши! Особенно 115-сильный трехцилиндровый, в паре с которым работает новая шестиступенчатая коробка передач семейства M1x. Инженеры обещали «чрезвычайную легкость переключений». И вот что я вам скажу: не залезая под капот, а лишь по ходу и усилию на рычаге новую коробку идентифицирует лишь очень опытный опелевод. Чуть лучше переключение с первой передачи на вторую, чуть короче ход… Отличная коробка, но прежние не хуже.

Данные производителя

Модель	Opel Corsa*			
	1.4	1.4 automatic	1.0 turbo	1.4 turbo
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4021/1736/1479/2510			
колея спереди/сзади	1472/1464			
Объем багажника, л	280			
Радиус поворота, м	5,5			
Снаряженная/полная масса, кг	1141/1585	1163/1615	1163/1635	1199/1665
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,2	13,9	10,3	11,0
Максимальная скорость, км/ч	175	170	195	185
Топливо/запас топлива, л	A95/45			
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,2/4,2/5,0	7,8/4,9/6,0	6,0/4,3/4,9	6,6/4,4/5,2
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый			
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P3/12	P4/16
Рабочий объем, см³	1398	1398	999	1364
Степень сжатия	10,5	10,5	10,5	9,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	66/90 6000	66/90 6000	85/115 5000–6000	74/100 3500–6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	130 4000	130 4000	170 1800–4500	200 1850–3500
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	A6	M6	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/связанные рычаги			
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем			
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые			
Размер шин	185/70R14, 185/65R15, 195/55R16, 215/45R17			

**Данные для трехдверной модификации.*

«Корса» со стандартным салоном ❶ и в исполнении «ОРС-Лайн» ❷. Качественная отделка, великолепные передние сиденья – обе версии хороши, хотя руль и рычаг коробки удобнее в стандартном салоне.







Багажник достаточно удобный, но не самый большой в классе: его объем «под шторкой» – 280 л.

Пятидверная «Корса» на европейской подвеске. Дорожный просвет – 130 мм.



Трехдверная модификация – эдакий спортсмен-крепыш. Ежели хочется еще больше спорта, бери машину с обвесом «OPC-Лайн» – именно она изображена на заглавной фотографии.



С четырехцилиндровым мотором, например, состыкована шестиступенчатая коробка M32, знакомая владельцам «Корсы OPC» предыдущего поколения. Она рассчитана на двигатели с высоким крутящим моментом и тоже хороша. Но упомянутых коробок мы пока не увидим.

Весной в России начнут продавать «корсы» с атмосферным бензиновым двигателем 1.4 (90 л.с., заводское обозначение B14XEL). Коробка – пятиступенчатая механика F17, знакомая еще по моделям 1990-х годов. Тем, кто не любит педаль сцепления, с этим же мотором предложат шестиступенчатый автомат семейства 6Txx (производится компанией «Дженерал моторс»). Автомобили с роботом «Изитроник» третьего поколения на базе все той же механической F17 продавать не станут.

Ставка сделана на проверенные и недорогие, в том числе в обслуживании, агрегаты. В нынешней экономической ситуации это правильно: «Корса» обязана быть доступным автомобилем. Правда, наши цены пока не утверждены.

Чуть позже появятся модификации с дизелями, и это хорошее известие. Модернизированные опелевские моторы 1.3 CDTI на тяжелом топливе (75 и 95 л.с.) весьма экономичны: три с небольшим литра на сто километров в смешанном цикле – очень хороший показатель.

КАК У СТАРШИХ

А вот электронными новинками нас не обделят. На передней панели – семидюймовый сенсорный экран мультимедийной системы «Интелли-Линк». Она дружит со всеми современными мобильными устройствами, независимо от операционной системы. Можно сколько угодно сетовать, что мир докатился до стадии, когда автомобиль подбирают под модель мобильного телефона, но то, что новая «Корса» подойдет и адептам «айфонов», и поклонникам «Андроида», – факт немаловажный.

Другая полезная штука – система помощи при троганье на уклоне (Hill Start Assist), которая входит в базовое оснащение.

Есть и другие опции: видеокамеры, распознающие дорожные знаки; автоматическое переключение с дальнего света на ближний; системы удержания машины в полосе и мониторинга слепых зон; активный круиз-контроль и автоматический парковщик.

Но, пожалуй, самое интересное – новая функция усилителя рулевого управления. Переменной, в зависимости от скорости, производительностью сейчас уже не удивишь. Кнопкой переключения в режим «город» – тоже. А вот совместная работа динамической системы стабилизации с усилителем и, как следствие, компенсирующие подруливания при сильных порывах бокового ветра – новинка. Уж в компактном классе подобное точно редкость. За «Опелем» такое водится – даже маленькие машины оснащают на уровне старших моделей: по части продвинутых систем «Корса» не отстает от «Астры» и «Инсигнии».

Предшественница продержалась в производстве восемь лет: продано почти три миллиона автомобилей. У новой «Корсы» тоже есть шансы стать долгожительницей. А мы увидим и новые моторы, и новые коробки передач – но не сразу, а когда улягутся экономические бури. Всему свое время. ЗР



В машине есть и новизна, и лучшие черты предшественницы. Хорошо едет, богато оснащена, привлекательна!



Российские продажи стартуют с единственным мотором

ГАЗон NEXT

МЕНЯЕТ ВСЁ



ЗА 720 РУБ. В ДЕНЬ*

3 ГОДА
(150 000 КМ) ГАРАНТИЯ

20 ТЫС.КМ
МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ

ДО 40 $М^3$
ОБЪЕМ ФУРГОНА

7,8 РУБ/КМ**
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ

Мы рады представить вам новое поколение легендарных среднетоннажных автомобилей ГАЗ – ГАЗон NEXT.
Новый российский автомобиль с высокой функциональностью и самой низкой стоимостью владения, с европейским уровнем надежности и комфорта, с одним из лучших показателей безопасности в своем классе, идеально приспособленный для российских дорог и бездорожья.







SPICER
Карданная передача

8-800-700-0-747
(звонок по России бесплатный)

azgaz.ru

* Ежедневный платеж по кредиту для а/м ГАЗ-С41R33-10 СБ, стоимостью 1 085 000 рублей, по программе автокредитования банка ООО «Русфинанс Банк» «ГАЗ без СТ»: срок кредита 60 мес, первоначальный взнос 43%, ставка в кредитном договоре 18% годовых. Клиенту предоставляется специальная цена на автомобиль. Расходы на обслуживание кредита могут отличаться от заявленных при оплате платежей в сторонних организациях за счет взимания комиссии за перевод. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером. Обязательно страхование КАСКО. Русфинанс Банк ООО. Генеральная лицензия Банка России №1792. Данная информация действительна на дату публикации и не является публичной офертой, определяемой ст. 437(1) ГК РФ. **Оценка эксплуатационных затрат на 1км из расчета пробега 150 тыс.км. за 3 года. При расчете учитывались: расходы на топливо, техобслуживание и замену шин; страховка (ОСАГО+КАСКО) и транспортный налог.



Реклама



ХОЗЯЙСТВУЮЩИЙ СУБЪЕКТ

Седлаем фургончик Mercedes-Benz Vito | **Производство** Испания | **В России** с середины ноября 2014 года | **От** 1 190 000 рублей | **Автор** Антон Борисенко

Пассажирский «Вито Турер» (Tourer) предлагают в трех исполнениях. Самый простой вариант – «Бэйс» (Base). Более комфортный – «Про» (Pro), а еще есть эстетский «Селект» (Select), которому дозволено щеголять окрашенными в цвет кузова бамперами. Грузовой фургон «Вито Миксто» (Mixto) представлен только в одном виде.

Есть два варианта базы (3200 и 3430 мм) и три варианта длины кузова (4895, 5140 и 5370 мм). «Вито» стал длиннее на 140 мм, но грузовому отсеку не перепало. Весь прирост отдали передку – для удовлетворения требований по безопасности пешеходов и обеспечения лучшей аэродинамики.

Габариты грузовой платформы менять не стали, руководствуясь в том числе соображениями унификации – чтобы оставалось актуальным разработанное независимыми производителями и собственными подразделениями специальное оборудование.

Высота фургончика – 1910 мм (версии «Турер Про» и «Турер Селект» пониже – 1890 мм). Ему открыта дорога на подземные парковки и автоматические мойки, где ограничение обычно составляет два метра. Снаряженная масса – от 2,8 до 3,05 т, но можно заказать облегченный до 2,5 т вариант или совсем тяжелый: 3,2 т.

ПРАВИЛО ТРЕХ Д

Дистанцирование от сугубо пассажирского «V-Класса» и диверсификация высочайшего уровня – вот первые два *Д* в принципах построения нового «Вито». Третье *Д* – даунсайзинг, ставка на малокубатурные моторы.

У «Вито» три варианта исполнения трансмиссии: передний привод, задний и полный. На переднеприводных машинах стоит новый 1,6-литровый турбодизель OM622 (88 л.с. и 230 Н·м либо 114 л.с. и 270 Н·м). Коробка передач – механическая шестиступенчатая. Меньшая масса компактного двигателя и переднеприводной трансмиссии позволила поднять грузоподъемность на 60 кг по сравнению



Диапазон регулировок сидений велик даже у грузового фургона, причем задняя стенка не будет помехой в поиске удобного положения.



Посадка практически легковая, хотя сиденья расположены высоко над дорогой.



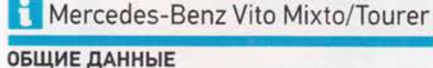
«Вито» широк, поэтому трое пассажиров в одном ряду располагаются с комфортом.



Организация пространства на передней панели понравится и семейному люду, и водителям с экспедиторами.



Ниши для электронных девайсов легко примут смартфоны с экраном большого размера.



Mercedes-Benz Vito Mixto/Tourer

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина/ширина/высота, мм	4895–5370/1928/1890, 1910
Колесная база, мм	3200 или 3430
Радиус поворота, м	11,8–12,9
Полная масса, кг	2500–3200
Максимальная скорость, км/ч	до 206 (Vito 119 BlueTEC)
Расход топлива: смешанный цикл (NEFZ), л/100 км	5,7–6,8

ДВИГАТЕЛИ: дизельный ОМ622 с турбонаддувом, R4, 16 клапанов, 1,6 л; 88 л.с. и 230 Н·м либо 114 л.с. и 270 Н·м; дизельный ОМ651 с двойным турбонаддувом, R4, 16 клапанов, 2,1 л; 136 л.с. и 330 Н·м, либо 163 л.с. и 380 Н·м, либо 190 л.с. и 440 Н·м; экологический стандарт Евро-5b+ (мотор 190 л.с. – Евро-6)

ТРАНСМИССИЯ: с ОМ622 – передний привод, М6; с ОМ651 – задний или полный привод, М6 или А7

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: несущий кузов; подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная, пружинная, стабилизаторы поперечной устойчивости спереди и сзади; рулевое управление – с электроусилителем с прогрессивной характеристикой

ГАРАНТИЯ: для Европы – 200 000 км или два года

с заднеприводными версиями. А в сравнении с машиной прошлого поколения разница и вовсе составляет 120 кг. При этом 88-сильный «Вито» способен буксировать оснащенный тормозами прицеп полной массой до 1,2 т, а 114-сильный – до 2,0 т.

Модернизированный турбодизель ОМ651 (2,2 л) с двухступенчатым турбонаддувом предназначен для задне- и полноприводных «вито». Он развивает 136, 163 или 190 л.с. и агрегатируется с шестиступенчатой механикой или семиступенчатым автоматом «7G-Троник Плюс» (190-сильный – только с АКП). Здесь просматривается упомянутое различие с «V-Классом». Для владельцев пассажирской машины важнее мощность и динамика, для покупателей «Вито» – экономичность.

ПРОДУМАННО И НЕШУМНО

Мне приглянулся «Вито Турер 111 CDI» (114 л.с.) в средней комплектации «Про». В нем я и отправился в тестовый пробег.



Новая обшивка двери – с удобными нишами для мелких вещей.


В разработку «Вито» нового поколения мерседесовцы вложили 190 млн евро.

Высокий уровень акустического комфорта, отличная плавность хода

Недостаточно четкое срабатывание дверных замков



Система стабилизации имеет функцию компенсации порывов бокового ветра, которая полезна и при встречных разъездах с грузовиками.



Камера заднего вида – с высоким разрешением и большим углом обзора, хорошо защищена от грязи.

Колесные арки не мешают грузить товар в европалетах. Высокая грузоподъемность (1369 кг) делает новый «Вито» рекордсменом в своем классе.





По отделке интерьера и эргономике автомобиль хорош, но не идеален. Например, неудобно крутить барашек регулировки наклона спинки сиденья: он расположен в узком пространстве между сиденьем и дверью. А дверь почему-то закрывается без особого энтузиазма: смачно хлопать я не привык, но если движение оказывается недостаточно уверенным, «калитка» останется приоткрытой.

Очень понравилась работа подвески. Она обеспечивает плавный, но четкий ход на высокой скорости и энергичное поглощение ударов на дорогах похуже.

С шумоизоляцией и подвеской силового агрегата поработали особо. Двигателя практически не слышно, а тот приглушенный звук, что все-таки проникает в салон, – абсолютно легковой.

УМНЫЙ? В ГОРУ? ВЫБИРАЙ!

В горах, через которые пролегала часть моего маршрута, даунсайзинговый мотор дал о себе знать: 114 сил явно не стремились резво гнать в подъем даже пустой микроавтобус. Порою надрывный звук мотора меня даже пугал. Вдруг не сдюжит? О торможении двигателем тоже пришлось практически забыть.

Но это не вина «Мерседеса». Просто машину с таким мотором нужно брать для спокойной езды по ровной местности. А для гор, быстрых шоссе и длинных перегонов есть более мощные версии.

И в этом я убедился, взяв 163-сильный фургон 116 CDI, причем с половинной загрузкой. В гору – без проблем! На быстром шоссе – как рыба в воде.

В тестовом фургоне меня удивила ничем не облагороженная металлическая перегородка позади сидений. Даже крючка для одежды не нашлось! Зато чувствуется забота о грузе, который можно закрепить разными способами: есть и напольные направляющие, и проушины, и сетки или штанги для фиксации поклажи. На тестовой машине задняя дверь была подъемной, но можно заказать удобные распашные двери, раскрывающиеся до параллели с бортовыми панелями.

Европейским клиентам обещана почти 20-процентная экономия топлива и заметное снижение затрат на содержание «Вито» (на 6,4%) – в том числе благодаря увеличенному межсервисному интервалу (40 000 км или два года). У нас пробег между заездами на ТО, как правило, меньше. ЗР


БОЛЬШЕ УПАКОВКА –
НА 20% БОЛЬШЕ ВЫГОДА
НОВИНКА!
NEW!
ЛЕЗВИЯ ЕЩЕ ТОНЬШЕ*
Thinner
FINER BLADES
Gillette
Fusion
PROGLIDE
-20%
8
Gillette
ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™
ЛУЧШЕЕ БРИТЬЕ ОТ GILLETTE
НА 20% ДЕШЕВЛЕ* ПРИ ПОКУПКЕ
ПАЧКИ ИЗ 8 КАССЕТ
* По сравнению с покупкой 4 упаковок Fusion ProGlide по 2 шт. на основании отпускной цены ООО «Проктер энд Гэмбл Дистрибьюторская Компания».
Реклама.



ПРИБЫЛЬ – В НАГРУЗКУ!

Вникаем в плюсы и минусы коммерческого электромобиля «Фольксваген и-Лоуд Ап» | **Производство** Германия
Автор Максим Гомянин | **Фото** Константин Якубов

Издалека не замечаешь ничего необычного: это уже привычная на дорогах Европы малолитражка «Фольксваген-Ап» (ЗР, 2011, № 12). Но когда я распахнул дверь… Да это же микрогрузовик, вдобавок на электротяге!

За основу коммерческой версии взяли пассажирский «и-Ап» (e-Up!) с электроприводом. Отказались от заднего сиденья, отделили грузовое пространство перегородкой и увеличили объем багажника почти до 1000 л. Так родился «и-Лоуд Ап» (e-Load Up!), способный перевезти в багажнике… точнее, в грузовом отсеке до 300 кг поклажи.

Маловато? Большего от машины и не требуют. Она подойдет развозчикам пиццы, хозяевам цветочных магазинов и сувенирных лавок, щедро разбросанных в исторических центрах европейских городов. Именно на таких заповедных улочках и площадях часто ограничивают движение обычного транспорта, а для электромобилей зажигают зеленый свет.

Поворачиваю ключ – и вместе с надписью *Ready* на панели приборов зеленый свет загорается и для меня.

ЭНЕРГОЕМКИЙ

В центре панели закреплен мини-планшет «Гармин», очень похожий на навигатор. Это часть мультимедийной системы. Кроме карт здесь отображаются процессы заряда и разряда батареи – как на гибридном «Гольфе GTE» (ЗР, 2014, № 11). Планшет можно вынуть из машины – и дистанционно, через Интернет, следить за батареей, когда она подключена к зарядной станции.

На центральной консоли расположились клавиши двухуровневого обогрева сидений, простенькое радио, кнопки климатической системы. Чувствуется, что экономить пришлось на многом – ради того, чтобы повесить на электромобиль приемлемый ценник. У сидений нерегулируемые подголовники, а жесткий интерьерный пластик не похож на привычный фольксвагеновский.

Зато едет электромобиль так, как и положено «Фольксвагену». Подвеска уверенно проглатывает мелкие неровности асфальта, а руль становится продолжением рук. Грузовичок резво









❶ Стилистические решения салона схожи с теми, что применены в «Фольксвагене-Битл». Руль тоже похож на битловский. ❷ Панель приборов – почти как у «Жука». По стрелке на правом циферблате следим за уровнем заряда батареи. Запас хода отображается на монохромном дисплее в центре. ❸ В режиме «драйв» можно качать рычаг влево-вправо, выбирая из трех режимов рекуперации. Наибольшая степень достижима в положении *B*. ❹ Мини-планшет «Гармин» входит в базовое оснащение и выполняет функцию сенсорного экрана.

стартует, радуя отменной динамикой, и бодро влетает в повороты – прямо-таки грузовой карт!

А что за буквы на селекторе трансмиссии? Ага, здесь можно регулировать интенсивность рекуперативного торможения! Качая рычаг, я последовательно пробую режимы *D1, D2, D3*. Интенсивность замедления с ростом индекса возрастает. Теперь рычаг до упора вниз, к букве *B* – это режим максимальной рекуперации: замедление при отпущенной педали газа такое, что

Volkswagen e-Load Up!

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	3540×1645×1498
Колесная база, мм	2420
Колея спереди/сзади, мм	1428/1424
Объем багажника, л	923
Радиус поворота, м	4,9
Снаряженная/полная масса, кг	1214/1500
Разгон 0–100 км/ч, с	12,4
Максимальная скорость, км/ч	130

ДВИГАТЕЛЬ: электрический; 60 кВт/82 л.с. при 2800–12000 об/мин; 210 Н·м при 2800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; прямой электропривод

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/полузависимая; рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые/барабанные; шины – 165/65R15

ВЕРНЫЙ ОТВЕТ
при аденоме и простатите

Обычно, люди с годами что-то приобретают. Есть, безусловно, положительные, полезные приобретения – опыт, мудрость, зрелость. Начинают цениться комфорт, спокойствие, предсказуемость, стабильность. А есть вещи, которые тоже приходят с возрастом, но радости не доставляют… Случается, что начинают возникать проблемы с мочеиспусканием, возникают неприятные ощущения в паху, нарушается половая функция. Бывают и всякие другие неприятности…

К сожалению, простатит и аденома простаты – заболевания, с которыми со временем может столкнуться практически любой мужчина. Что же делать? Естественно, искать пути решения этой такой неприятной, в буквальном смысле больной проблемы. Но как? Вот, к примеру, популярный интернет-поисковик на запрос «простатит» выдает около миллиона ответов, а запрос «аденома» – около 460 тысяч! Причем решения могут предлагаться самые экзотические. Что же делать, как разобраться в этом океане информации, как найти правильный ответ?

А верный ответ существует – АФАЛА. Это не просто лекарственный препарат – это средство с направленным воздействием исключительно на предстательную железу. На другие органы и системы организма Афала не влияет, что означает отсутствие каких-либо возможных, неожиданных неприятных сюрпризов.

Афала помогает нормализовать мочеиспускание при аденоме, уменьшить боль и неприятные ощущения при простатите. Важно и то, что Афала, не снижает либидо – не угнетает потенцию.

Препарат рекомендовано принимать курсом до 4 месяцев по 2 таблетки 2 раза в день. Принимать таблетки очень удобно – их не надо запивать водой.

У препарата АФАЛА отсутствует синдром отмены, а достигнутый эффект, обычно, сохраняется и после прекращения или перерыва курса приема.



АФАЛА - мужская защита от простатита!

Информация по телефонам (495) 681-93-00 и (495) 681-09-30 по рабочим дням с 10.00 до 17.00. Спрашивайте в аптеках. www.afala.ru

Реклама

Рег. уд. № 000371/01 ФСНСЗСР

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ
УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ



Внешне грузовой «Ап» не отличается от легкового. Вся разница – в компоновке интерьера.

Кубометра грузового отсека вполне хватит для перевозки пиццы или цветов.

тормозами можно вообще не пользоваться. Батарея при этом заряжается весьма эффективно: индикатор на панели рапортовал, что запас хода, начавший было таять, вернулся к начальным 130 км.

Но и это не всё. Над селектором приладили кнопку «эко/эко+». Нажимаю, и электроника снижает выходную мощность мотора с максимальных 60 до 50 кВт. Давлю еще: в «эко+» мощность падает до 40 кВт. Всё ради того, чтобы уехать дальше от склада: в «эко+» запас хода моментом прыгнул до 160 км! Это максимум, который «и-Лоуд Ап» способен преодолеть без подзарядки. Но в таком режиме езда превращается в ползание: педаль газа ватная, на мало-мальски активных ускорениях ставим крест. Впрочем, машина сделана для зарабатывания денег, а не для участия в гонках.

ЭЛЕКТРОЭКОНОМИКА

Немцы подсчитали, что каждые 100 км будут стоить владельцу электро-«Апа» чуть более 3 евро (учтена только плата за электроэнергию). Это почти вдвое меньше, чем требует бензиновый легковой «Ап». Неплохо! Однако цена машины… В Германии легковой «Ап» с бензиновым мотором на 16 925 евро дешевле электрического (26 900 евро). Такую разницу не «отбить» на городских пробегах. Электрогрузовичок обещают сделать доступнее, но предполагаемый минимум в 20 600 евро всё равно не слишком привлекателен.

Без государственных льгот – никуда. В Германии они есть. При покупке электромобиля не придется платить транспортный налог, предусмотрена и единовременная субсидия в размере 380 евро (самая маленькая в Европе).

Для сравнения: во Франции «подарок» от государства составит около 5000 евро. Плюс проезд в закрытые для обычного транспорта зоны, бесплатная парковка.

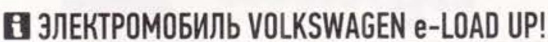
Евросоюз обсуждает и возможность снижения тарифов на проезд электромобилей по платным магистралям.

Одним словом, электрический коммерческий транспорт имеет все шансы на успех – в Европе, но не у нас. Вот почему речь о продаже электро-«Апа» в России не идет. ЗР

СЛЕДУЙ ЗА МНОЙ

Пассажирский вариант электрического «Апа» показали в прошлом году во Франкфурте. Он дополнил линейку моделей с моторами, работающими на бензине и газе. Там же представили предсерийный «и-Лоуд Ап». Чуть позже посетители уже Ганноверской промышленной ярмарки увидели концепт «аэроверсии» грузовичка – «и-Лоуд Ап Фоллоу Ми» (e-Load Up! Follow Me; англ. *follow me* – следуй за мной). Судьба этой машины (на фото), предназначенной для наземных служб аэропортов, пока туманна. Зато известны планы «Фольксвагена» в отношении других моделей. С модели «и-Лоуд Ап» производитель начинает электрификацию грузового семейства, и следующий на очереди – «и-Кэдди» (e-Caddy).

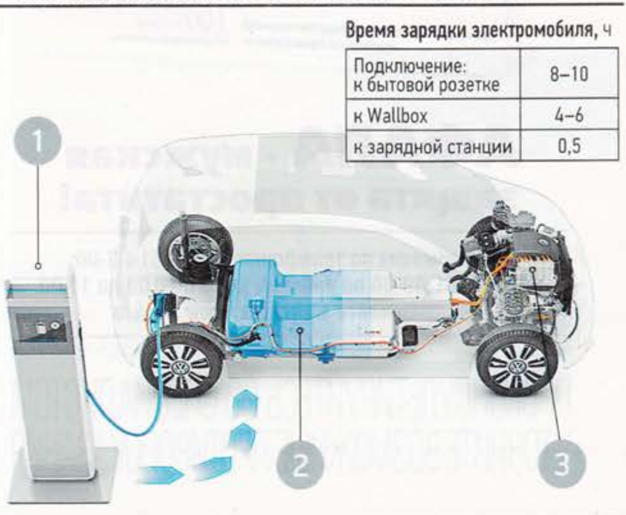




ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ VOLKSWAGEN e-LOAD UP!

Время зарядки электромобиля, ч

Подключение:	
к бытовой розетке	8–10
к Wallbox	4–6
к зарядной станции	0,5



1. Заряжать батарею можно от обычной розетки, от специальных уличных консолей экспресс-зарядки и от предлагаемого в качестве опции «Уоллбокса» (Wallbox) ценою около 600 евро.

2. Литиево-ионная тяговая батарея (18,7 кВт·ч) весит 230 кг и распростерлась под днищем. Это традиционное решение помогает достичь оптимальной развесовки электромобиля.

3. Под капотом разместили бортовой аккумулятор, инвертор и силовой электронный блок. Под ними – мотор-генератор.



Понравились динамика и тормоза. Грузовой отсек хорош – по меркам класса, конечно



За технический прогресс, как и прежде, просят немало. Пробег без подзарядки ограничен



Представительство в странах СНГ:

Представительство в Украине: +(38044) 207-40-00
Представительство в Казахстане: +(727) 344-11-29, 8-800-070-44-04
Представительство в Белоруссии: +(37517) 393-67-13
Представительство в Армении: +(37410) 20-96-65, +(37477) 277-115
Представительство в Азербайджане: +(99412) 342-91-91
Представительство в Молдове: +(37322) 581-160, +(37322) 930-686
Представительство в Грузии: +(99532) 252-79-27
Представительство в Киргизии: +(996312) 658-553, +(996312) 658-935
Представительство в Туркмении: +(99312) 436-188, +(99312) 436-189

РЕКЛАМА





1425 КИЛО НАДЕЖДЫ

Знакомимся с третьим представителем амбициозной линейки «Чери» | **Производство** Китай | **В России** с сентября 2014 года | **От** 570 000 рублей | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Георгий Садков

Chery Arrizo 7

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	**4652×1825×1483**
Колесная база, мм	**2700**
Колея спереди/сзади, мм	**1550/1540**
Объем багажника, л	**455**
Снаряженная/полная масса, кг	**1425 (1470)*/1725 (1770)**
Разгон 0–100 км/ч, с	**12,5 (13,2)**
Максимальная скорость, км/ч	**185 (180)**
Топливо/запас топлива, л	**А95/50**
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	**7,5 (8,2)**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 93 кВт/126 л.с. при 6150 об/мин; 160 Н·м при 3900 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5 (CVT)

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые/дисковые; шины – 195/65R15 или 205/55R16

**В скобках здесь и далее – данные для версий с вариатором.*

В тот день посетители музея-усадьбы Поленово знать не знали, что вместе с ними полотнами Василия Дмитриевича любуется другой художник с мировым именем. Происходящее и мне казалось ирреальным: непросто было поверить, что этот скромный мужчина в потрепанных джинсах – Джеймс Хоуп, знаковая фигура в мировом автомобильном дизайне!



Каким образом прославленный канадец, автор предпоследнего «Мустанга», концепт-кара «Форд-GT90» и нынешнего «Опеля-Зафира» оказался в тульских лесах? Джеймс приехал в Россию вместе с компанией «Чери» – посетить Московский международный автосалон и поучаствовать в презентации нового седана «Арризо 7».

Два года назад в «Чери» решили начать с чистого листа и пригласили Джеймса на должность шеф-дизайнера. Чистый лист назвали *Ambition Line* и «нарисовали» на нем три модели, призванные вывести компанию на новый уровень, попутно подняв имидж бренда. Не так давно с компактным седаном «Бонус 3» (ЗР, 2014, № 8) и кроссовером «Тигго 5» (ЗР, 2014, № 10) познакомился Максим Гомянин. Мне же выпала честь испытывать среднеразмерный «Арризо 7». И не просто так, а в компании одного из создателей.

– Работы над «Арризо 7» начались до того, как я возглавил дизайнерское бюро. Тем не менее мне удалось повлиять на конечный облик продукта. Перед серийным запуском я изменил кое-что в экстерьере и взял под личный контроль подбор интерьерных пластиков.

Что получилось у Хоупа?

Самобытный и даже симпатичный, если смотреть на него в три четверти спереди, седан – без откровенных заимствований или спорных азиатских решений, с отсутствием фенольного смрада и голубых дисплеев на передней панели. У «семерки» качественная подгонка пластиковых панелей и неплохие отделочные материалы; в оснащение базовой комплектации «Стандарт» (570 000 рублей) входят пара подушек безопасности, антиблокировочная система, кондиционер и обогреваемые кожаные кресла. Топовая версия «Лакшери» (600 000 рублей – с механикой,





Камера заднего вида – отличительная черта топового исполнения «Лакшери».

Качеством материалов и сборки этот интерьер почти не уступает корейским, японским и даже некоторым европейским одноклассникам. Для «Чери» – большой шаг вперед.

Рослым водителям подушка сиденья может показаться короткой, а люди среднего роста обретут вполне приличный комфорт.



Разглядеть микроскопический шрифт на экране трип-компьютера непросто. Зато приборы лаконичны и хорошо читаются.



Один из немногих «китайцев», которого можно советовать не только врагам

Шумоизоляция моторного отсека слабовата. Как и сам мотор

650 000 рублей – с вариатором) еще круче: уже шесть подушек, круиз-контроль, система стабилизации, водительское кресло с электрорегулировками, климат-контроль и даже не свойственный автомобилям этого класса датчик давления в шинах.

Несмотря на эргономические недочеты в виде коротковатых подушек передних сидений или слишком мелкого шрифта маршрутного компьютера, «Арризо 7» – абсолютно серьезный автомобиль.

Судя по техническим характеристикам, и ехать «Арризо» должен достойно. Но… Как в сочетании с пятиступенчатой механикой, так и в симбиозе с грамотно настроенным вариатором 1,6-литровая «четверка» мощностью 126 сил не заставит вас улыбаться. Прыти «Арризо 7» хватает лишь для неспешных перемещений (даже 1,4-литровый «Солярис» едет веселее), к тому же мотор чересчур голосит на верхах. Вдвойне обидно! Ведь с изоляцией от дорожных и аэродинамических шумов здесь полный порядок.

Шасси «Чери» – без откровений, но и нареканий немного: поведение в поворотах надежно, крены невелики, а подвеска уверенно проглатывает изъяны кривых дорог российской глубинки. Не понравилась лишь излишняя чувствительность к асфальтовым колеям. А в целом – достойный баланс управляемости и плавности хода.

Ждет ли этого представителя «амбициозной линейки» успех в России? В компании «Чери» имеют на этот счет обоснованные надежды. Ведь «Арризо 7» – один из лучших китайских автомобилей на рынке. И не в последнюю очередь выходом на новый уровень китайцы обязаны человеку с говорящей фамилией Хоуп. ЗР



Задний диван – одна из сильных сторон «Арризо 7». Запас для коленей внушительный.



Объем багажника – 455 литров.



фото см. с. 31

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

Окунаемся в китайский премиум за рулем кроссовера Haval H6 | **Производство** Китай | **В продаже** с 2015 года | **Цена** не объявлена | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автор, Борис Бочкарев, Георгий Садков

Дизельные моторы прогреваются дольше бензиновых – и осенним утром в промерзшем салоне «Хавейла-Н6» это ощущается особенно хорошо. Да-да, не «Хавал», а «Хавейл» – китайцы настаивают именно на таком произношении.

Пока двигатель с трудом прогревает самого себя, я спасаюсь двухступенчатым обогревом передних кресел, а сзади не позволяют друг другу мерзнуть трое друзей, сидящих плечом к плечу. Им хорошо – центральный туннель отсутствует и вверху места достаточно. Лишь самый высокий (190 см) почти достает до обшивки потолка – вот и устроился посредине, где места над головой чуть больше.

Двухэтажный багажник забит рюкзаками и сумками, а 58-литровый бак под завязку заполнен соляркой. Петляя по спящим московским улочкам, мы разрываем тишину воскресного утра тракторным тарахтением турбодизеля. И лишь неожиданно качественный звук семи динамиков аудиосистемы помогает заглушить этот неприятный рокот, наполняющий выполненный с претензией на роскошь салон.

Будем честными. Премиум в общепринятом смысле у «Хавейла» не получился: мягкий пластик только на обивках дверей, а «посеребренные» внутренние ручки смотрятся дешево. Расстраивает второсортная пластмасса рычага шестиступенчатой механики и рукоятки ручного тормоза. И все же общее впечатление от интерьера положительное: здесь уютнее, чем в большинстве автомобилей из Поднебесной. Да и по части эргономики «Хавейл-Н6» неплох.

Пока я выруливаю на трассу М2 и беру курс в направлении Тулы, один из моих попутчиков выкладывает в инстаграм фрагменты интерьера, предлагая подписчикам отгадать марку автомобиля. Сквозь утреннюю дымку на горизонте восходит солнце. В салоне становится тепло.

СО СВОИМ «ХАВЕЙЛОМ» В ТУЛУ НЕ ЕЗДЯТ

Да, именно в Тульской области несколько месяцев назад началось

Haval H6

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	**4649×1852×1710**
Колесная база, мм	**2680**
Колея спереди/сзади, мм	**1565/1565**
Объем багажника, л	**808/2010**
Снаряженная масса, кг	**1725**
Топливо/запас топлива, л	**ДТ/58**
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	**6,7**

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 105 кВт/143 л.с. при 4000 об/мин; 305 Н·м при 1800–2800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые/дисковые; шины – 195/65R15 или 225/65R17



Несмотря на надежное поведение «Хавейла», за руль лучше держаться двумя руками. Мы сделали исключение ради информативности фото.



В интерьере Н6 улавливаются черты «Ауди» и «Хонды», однако прямых заимствований нет. Качество сборки хорошее.



Багажник можно поделить на «этажи» с помощью дополнительной полки – практичное решение.

«Москвичи» составляют подавляющую часть коллекции. По словам Красинца, общее количество экспонатов его музея перевалило за три сотни.



Эта «Победа» ГАЗ-20 – самая обыкновенная. Милицейская окраска – лишь созданный Красинцом антураж.



строительство завода «Хавейл» – премиального бренда марки «Грейт Уолл», замахнувшегося на завоевание российского рынка. В 2017 году с конвейера технопарка «Узловая», что в 40 км от Тулы, должны сойти первые автомобили, а общий объем производства планируется довести до 150 тысяч машин в год. Сколько-сколько? Китайцы настроены оптимистично и о перспективах говорят без сомнения. Не были бы уверены в успехе, не инвестировали бы в проект 18 миллиардов рублей.

Сейчас автомобили «Хавейл» собирают в Китае, причем модельный ряд состоит исключительно из кроссоверов. Самый компактный H2 – размером с «Рено-Дастер». Среднеразмерный H6 призван переманивать покупателей у довольно крупных кроссоверов







Под палящим летним солнцем салоны автомобилей быстро портятся: выгорает обивка, рассыхаются деревянные рули.

На некоторые экземпляры коллекционер давно махнул рукой.

вроде «Киа-Соренто». Имиджевая модель «Купе С» в профиль напоминает «Рейндж-Ровер Эвок». А еще есть более крупный H8 и флагманский рамный H9. В конкуренты последнему создатели без стеснения прочат «Ленд Крузер Прадо», и это отличная тема для наших будущих сравнительных тестов. А пока…

Проявляющиеся в городе недостатки дизельного H6 на загородном шоссе нивелируются, а то и вовсе превращаются в плюсы. Шум и вибрации от мотора ощутимо ослабевают на трассовых оборотах, а шестиступенчатая механика позволяет ехать очень экономично, обеспечивая расход около 7 л/100 км.

Вопреки ожиданиям, 143-сильный двухлитровый турбодизель прекрасно справляется со своими обязанностями, на пике момента груженый «Хавейл» приятно вжимает всех пятерых в спинки сидений. Не слишком портит картину даже весьма ощутимый, но вполне естественный для наддувных моторов турболаг.

Изоляция от дорожных шумов – великолепная! Да, двигатель шумный, но из всех прочих акустических раздражителей лишь проходящий через щели дверных уплотнителей воздух напрягает едва уловимым свистом.

В части управляемости есть к чему придраться. В отличие от того же «Соренто», H6 не дает забыть, что ты ведешь высокий и тяжелый кроссовер. И хотя в скоростных поворотах «Хавейл» кренится не так уж сильно, водителю явно недостает обратной связи по рулю.

Дзынь! Первый подписчик из инстаграма уверен, что мы путешествуем на «Фольксвагене». Это «Ауди», считает другой. Уж больно похож блок двухзонной климатической установки на те, что установлены в немецких машинах. Спустя какое-то время среди вариантов отмечаются «Вольво», «Лексус» и «Хонда». И только на третьем часу пути загадка находит верный ответ.

Зачем нужен был этот несерьезный эксперимент? Без особых усилий мы выяснили, что люди и впрямь готовы причислить этот интерьер как минимум к полупремиальному. Китайцы свое дело знают.



Ширины дивана хватает для троих. Отсутствие туннеля облегчает жизнь центральному пассажиру.





Самое удобное кресло из всех, что мне доводилось видеть в китайских автомобилях.





Через два месяца Михаилу Юрьевичу Красинцу исполнится 57 лет. Коллекционер и его любимый автомобиль – «Чайка» ГАЗ-13.



Существующий в единственном экземпляре экспериментальный «Москвич 3-5-5» круглый год стоит под открытым небом...

ДАУНШИФТЕР ИЗ ЧЕРНОУСОВА

Миновав столицу самоваров и пряников, делаем 40-километровый крюк – чтобы взглянуть на площадку строящегося завода. Оказалось, ее пока нет – лишь бескрайние поля в обрамлении красивого осеннего леса. Что ж, отсюда до конечной точки нашей поездки – деревни Черноусово – примерно 120 км. А затем еще около пяти – по полям и насыпным грунтовкам. Вот где энергоемкая подвеска и подключаемая при помощи муфты задняя ось точно не окажутся лишними!

В Черноусово Михаил Юрьевич Красинец перебрался под занавес прошлого века. Причем перебрался решительно – продав свою московскую квартиру.

Корни этой необычной истории уходят в начало 1990-х годов: именно тогда механик и испытатель АЗЛК принялся собирать коллекцию автомобилей советских времен. Всё бы ничего, но десятки экспонатов скапливались во дворе многоквартирного дома. И в конце концов соседи, лишившиеся парковочных мест и двора как такового, начали мстить: машинам Михаила били стекла, резали колеса, а некоторые и вовсе сжигали. Когда закрылся АЗЛК, оставив Красинца не у дел, упертый собиратель autoраритетов променял город на тихую жизнь со своей половиной в маленькой деревушке.

Он перегнал нажитое движимое имущество в Черноусово (отсюда родом его жена), а на «квартирные» деньги купил «Чайку» ГАЗ-13 и еще несколько редких автомобилей, которыми сегодня гордится.

Кое-что удалось «вытащить из-под обломков» Автомобильного завода имени Ленинского Комсомола. Так Красинец получил уникальный «Москвич 3-5-5» и тем самым уберег его от неминуемого распила.

FIND NEW ROADS™



CHEVROLET
NIVA

Особый
кредит*



www.chevrolet-niva.ru
горячая линия: 8 800 200 00 76

Реклама. Открой новые дороги.
Товар сертифицирован. Комплектация представленного автомобиля может отличаться от фактической.
* Программа Особый кредит осуществляется в сотрудничестве с ВТБ24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, Райффайзен Банк, генеральная лицензия ЦБ РФ № 3292. Данное предложение не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). Более подробная информация в салонах официальных дилеров.



Есть в коллекции Красинца и несколько иномарок: «Мерседес-Бенц W108», «Симка-1501», «Форд-Таунус» конца 1950-х годов (на фото).



ГАЗ-51 представлен здесь далеко не единственным экземпляром.

Сегодня на поляне Красинца доживают свой век более трехсот автомобилей, каждый из которых коллекционер мечтает привести в порядок. Увы, для достижения этой цели нет ни времени, ни денег, ни сил. Многие автомобили прогнили под открытым небом настолько, что их реставрация едва ли имеет смысл.

Несколько лет назад площадка Красинца приобрела статус музея, однако госдотации, получаемые на развитие, смехотворны.

Да и на пожертвования, которые оставляют здесь посетители, особо не разгуляешься.

Наверняка и сам Михаил прекрасно понимает, что вернуть большинству автомобилей достойный вид уже невозможно. В Черноусове нет ни подъемника, ни гаража. Понимает и то, что в какой-то момент нужно было перейти от количества к качеству и не уподобляться Плюшкину. Но… Как говорится, кто может – тот делает, а кто не может – тот критикует. Не обращая внимания на ворчание скептиков, Красинец делает. Как умеет. И тяжело не согласиться, что феномены вроде его музея украшают наш мир.

***

«Хавейл-Н6» тоже оставил у нас смешанное чувство. Он самобытен, достаточно быстр, прекрасно «упакован» и сравнительно доступен: по неофициальной информации, переднеприводные машины будут стоить около 800 тысяч рублей, а полноприводные дизельные версии в максимальной комплектации – чуть больше миллиона. Однако за эти деньги не многие согласятся терпеть громкий и вибронагруженный дизель и мириться с непозволительно маленьким для кроссовера клиренсом (140 мм).

В лице «Хавейла» китайский автопром шагнул еще на пару шагов вперед, однако «эйч-шестому» не хватает породы – того самого лоска в каждой детали, который позволяет прикрепить к автомобилю вожделенный ярлык с надписью «премиальный». ЗР

***P.S.** Продажи «Хавейла-Н6» должны начаться в первой половине 2015 года. На выбор предложат полуторалитровый бензиновый турбомотор мощностью 150 л.с. и двухлитровый 143-сильный турбодизель. Коробка передач пока одна – шестиступенчатая механика. Китайцы обещают, что версии с четырехступенчатым автоматом не заставят себя долго ждать.*

Отличная плавность хода, непробиваемая подвеска, просторный салон, тяговитый и экономичный дизель

Слабая изоляция от моторных шумов, высокая вибронагруженность; заявления о премиальности преждевременны




Никакой фанеры,
только живой звук
интернет-магазин
кувалда.ру
реклама

Материалы рубрики подготовил Максим Сачков

ЧЕТВЕРТОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

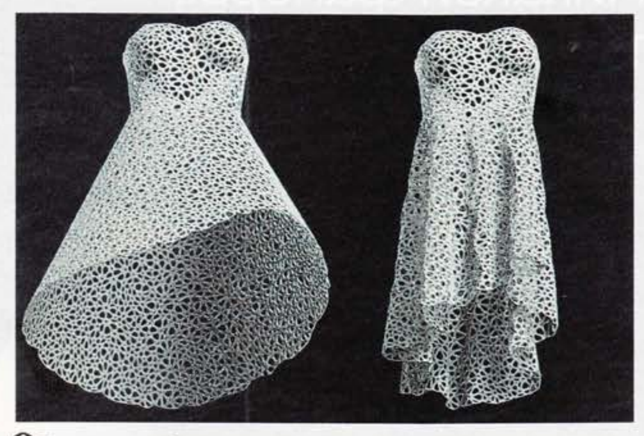
Вы уже слышали про 3D-печать? Она во многом схожа с обычной, плоской печатью, вот только изображение переносится не на бумагу, ткань или металл, а приобретает объемные формы. 3D-принтер слой за слоем создает из композитов трехмерную модель – словно каменщик, который ряд за рядом возводит кирпичный дом.



Напечатанный на 3D-принтере шаблон для надписи, устанавливаемый на конвейере на автомобиль «Опель-Адам Рокс».

3D-печать быстро набирает популярность. По сравнению с традиционными технологиями она быстрее и точнее переводит виртуальную картинку в реальную деталь, причем обеспечивает лучший уровень детализации для сложных объемных изделий. Кроме того, с ее помощью существенно дешевле изготавливать штучные детали. Поэтому автомобильные компании все чаще прибегают к трехмерной печати при создании опытных образцов и прототипов будущих моделей. Тем более что форму деталей в процессе доводки очень просто корректировать.

«Рено» и БМВ уже используют трехмерную печать, чтобы изготавливать оснастку для сборки автомобилей на конвейере. Ведь в идеале она должна быть изготовлена с учетом физических параметров рабочего – например, размера рук.



Так изделие обретает «четвертое измерение».

Пока 3D-печать делает первые шаги в автомобилестроении, ученые из Массачусетского технологического института думают о переходе в следующее измерение. 4D-деталь изготавливается на том же 3D-принтере, но при определенных условиях (изменение температуры, влажности, давления) сама меняет форму и структуру. Хитрость – в подборке и комбинировании материалов. Так что такие чудеса техники, как самозатягивающиеся шланги или накладки, принимающие форму кузова, уже через пару лет могут стать реальностью.

ГОНКА ЗА ЭЛЕКТРОНАМИ



Электромобили все чаще появляются не только на дорогах, но и в автоспорте. Впервые этой осенью стартовал чемпионат электрических машин с открытыми колесами – Формула-Е. Это Монокубок: все выступающие машины одинаковы по конструкции и характеристикам.

Гоночный электрокар «Спарк-Рено SRT 01E» – совместное творение нескольких фирм. Шасси из углепластика и алюминия разрабатывала «Даллара», аэродинамикой занималась «Спарк рейсинг технолоджи», а компания «Вильямс эдвансед инжиниринг» отвечала за батарею. Кстати, 200-килограммовый источник питания и пилота защищает каркас безопасности.

Фирма «Мак-Ларен электроник системс» позаботилась об электроприводе и управляющей электронике. Мотор, расположенный перед задней осью, в режиме квалификации выдает максимальные 200 кВт, а в гонке мощность ограничивают на уровне 150 кВт. Чтобы упростить обгоны и повысить зрелищность, гонщикам позволили пользоваться функцией кратковременного увеличения мощности: в течение 5 секунд электромотор выдает до 180 кВт. Крутящий момент на колёса идет через секвентальную коробку с фиксированными для всех этапов передаточными отношениями. Ее производит фирма «Хьюленд» – поставщик агрегатов для большинства гоночных серий.

По ходу гонки предусмотрены два обязательных пит-стопа. Но не для смены покрышек (их меняют только в случае прокола), а для замены самого автомобиля. У каждого гонщика две машины: пока пилот на одной наматывает круги, другая стоит на беспроводной зарядке. Спорткар закатывают на специальную площадку, и процесс подпитки аккумуляторов начинается автоматически. Кстати, в этом чемпионате так заряжают не только боевые болиды, но и машины безопасности, скорые, технички – они тоже электрические.

СЧИТАЕТСЯ, ЧТО НА ПРЕСТИЖ НУЖНО ПОТРАТИТЬСЯ.
СЧИТАЙТЕ ТАК ДАЛЬШЕ.
ИЛИ КУПИТЕ

CHERY ARRIZO 7

СЕДАН БИЗНЕС-КЛАССА ДЛИНОЙ 4652 ММ
ПО ЦЕНЕ ОТ 570 000 РУБЛЕЙ



БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ ВКЛЮЧАЕТ:
АБС, ЕБД, 2 ПОДУШКИ, ЭЛЕКТРОПАКЕТ, КОЖАНЫЕ СИДЕНЬЯ, РУЛЕВОЕ КОЛЕСО С КОЖАНОЙ ОТДЕЛКОЙ, КОНДИЦИОНЕР






МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА


АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ


КОЖАНЫЙ САЛОН



КНОПКА СТАРТ/СТОП

CHERY AMBITION LINE*. ВСЕГДА ПЛЮС ЧТО-ТО БОЛЬШЕЕ

WWW.CHERY.RU

горячая линия 8 (800) 555-999-8





* амбициозная серия. Реклама

2 часа в среднем продолжается в Москве утренний час пик. Вечерний же длится 4–5 часов и даже более. По мнению ЦОДД, в заторах на дорогах во многом виноваты иногородние автомобили. Вечером их доля в потоке достигает 50%.



221,072 км/ч составила средняя скорость седана «Мазда-6» на треке в Папенбурге (Германия). Машина с 2,2-литровым дизелем мощностью 175 л.с. стала обладателем мирового рекорда скорости для серийных автомобилей с моторами объемом 2,0–2,5 л на тяжелом топливе.



по делам к президенту

КАК ПРЕЗИДЕНТ ПРЕЗИДЕНТУ

Гараж Управления делами президента Республики Татарстан получил две эксклюзивные «лады». Их заказал глава региона Рустам Минниханов, а передал ему – лично Бу Андерссон. В Тольятти изготовили два белых лифтбека «Гранта» в комплектации «Спорт». Доработки – 120-сильный двигатель, спортивные сиденья и подвеска, оригинальные колесные диски и обвес кузова – знакомы по одноименным седанам, но для серийных пятидверок пока не предлагаются. Особенно интересен тот факт, что одна из машин оснащена автоматической коробкой передач. На сегодняшний день такая трансмиссия идет только с моторами мощностью 87 и 98 «лошадей». Не исключено, что в перспективе версии, аналогичные президентской, станут доступны и рядовым покупателям.

ИДЕМ НА РЕКОРД

■ Пока столичные власти погрузились в расширение зоны платной парковки, Подмосковье решило зарабатывать на камерах видеофиксации. Размах поражает воображение. Если сейчас на областных дорогах работают 186 стационарных и 54 мобильных комплекса, то новый контракт предусматривает закупку еще 857 установок! Из них почти половина – стационарные, для выявления нарушителей скоростного режима. А мобильных, для установки на микроавтобусы, – полторы сотни. Регион готов потратить на устройства и соответствующую инфраструктуру 6,65 млрд рублей. К проекту привлекут частных инвесторов: соглашение на 11 лет подразумевает год на создание системы и десять лет – на возврат вложений и получение прибыли в виде доли собранных штрафов. Концессионерам обещают более 5,2 млрд рублей ежегодно. Может, с таким же рвением начнут строить и новые дороги?





кто следующий?

НОВЫЕ ФОРМЫ ЖИЗНИ

■ Компания «Хьюманетикс» (Humanetics), мировой лидер в производстве манекенов для крэш-тестов, разрабатывает «куклы» нового типа. Они будут имитировать людей с избыточным весом. По мнению фирмы, у таких пассажиров риск гибели в случае аварии на 78% выше, чем у обладателей нормального телосложения. Изготовленный прототип весит 124 кг и имеет индекс массы тела 35 (норма – 18,5–25). Новая модель будет актуальна прежде всего для США, где ожирение населения превратилось в большую проблему.

Кроме того, в «Хьюманетикс» задумались над созданием подобий человека, в которых учтен его возраст. Согласно статистике, риск получить серьезные травмы в ДТП к 50 годам возрастает на 20%, а к восьмидесяти – на 40%. По плану первый прототип будет готов в 2015 году.

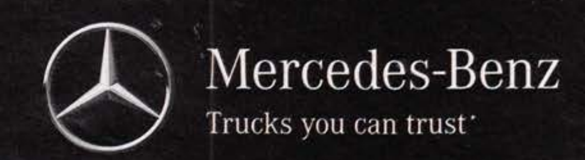


Выбирайте скидку на новые звезды

Приезжайте на старом автомобиле и получите скидку на новый Мерседес-Бенц при утилизации 350 000 рублей, при обмене в Трейд-ин 300 000 рублей!

Подробности по телефону 8 800 444-04-45
или у Вашего официального дилера «Мерседес-Бенц Тракс Восток»

Реклама. *Грузовики, которым Вы можете доверять. Обращаем ваше внимание на то, что данное предложение носит исключительно информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями Ст. 437 (2) ГК РФ.



Мерседес-Бенц Тракс Восток 141407, МО, г. Химки, ул. Панфилова, д.19, стр. 4. Тел.: 8 800 444-04-45 www.trucks.mercedes-benz.ru

77,1 млрд рублей планирует получить за четыре года Москва за счет транспортного налога с автовладельцев. Сумма поступлений будет расти примерно на 5% в год. Последнее изменение ставок произошло в столице 1 января 2013 года.



611 проданных машин – невеселый итог двухлетних продаж в России седана «Шевроле-Малибу». Машина покидает рынок, так и не добившись успеха. В США с лета прошлого года продается рестайлинговая версия, но до нас она так и не добралась.



ПЛАТИТЕ БОЛЬШЕ

С 25 декабря в Москве платная парковка будет введена более чем на 400 улицах между Садовым и Третьим транспортными кольцами. Час стоянки обойдется в 40 рублей. О дальнейшем расширении платной зоны пока ничего не слышно, хотя многие столичные автомобилисты не сомневаются в том, что оно последует. Заодно власти придумали еще один способ поднять доходность этого предприятия – так называемый прогрессивный тариф. Вслед за районом около делового комплекса Москва-Сити он может быть внедрен и на других улицах; в этом случае стоимость дневного постоя для тех, кто продолжает ездить на работу на машине, значительно вырастет. Гендиректор ГКУ «Администратор московского парковочного пространства» Александр Гривняк заявил, что «решение будет не точечное, а сбалансированное». Видимо, намекает на то, что парковка подорожает везде. Как жить?

МЫ НЕ ПРОЩАЕМСЯ

■ Тайваньский производитель «Лаксджин» приостановил деятельность в России на неопределенный срок. Это касается и продаж, и производства единственной модели на заводе в Черкесске. Президент «Лаксджин мотор» Фрэнк Ван сказал, что решение носит временный характер. Пока же фирме предстоит сделать выводы из двухлетнего присутствия на нашем рынке. Эксперты называют главной причиной провала нескромную цену вседорожника «Лаксджин-7 SUV»: его начинали продавать по цене от 1,32 млн рублей. Сейчас машину в базовой комплектации предлагают на 140 тысяч дешевле. По данным Ассоциации европейского бизнеса, из 700 собранных автомобилей за два года дилеры смогли продать всего сто сорок шесть.



НА ПЕРВЫЙ-ВТОРОЙ

Агентство «Автостат», опросив более 26 тысяч человек, установило, что 51% российских семей владеют как минимум одним автомобилем. Около 13,5% опрошенных признались, что в их «ячейке общества» две машины, у 3% в распоряжении три машины, а 0,5% респондентов заявили о четырех машинах. Этот показатель (количество машин на семью) устойчиво растет, но всё еще сильно отстает от уровня развитых стран. К примеру, еще в 2009 году автомобиль имели больше 80% семей в Японии, США, Франции, Италии. Кстати, понятие «семья» в рамках данного исследования соответствует принятому в зарубежной практике термину «домохозяйство» – оно может состоять даже из одного человека, живущего отдельно и самостоятельно.



ОТ:РЫТЬ АМЕРИКУ!

ОТКРЫТЬ АМЕРИКУ!



Не дайте бумаге испортить Вашу историю.
Ballet. Бумага имеет значение!

Продукция компании International Paper

INTERNATIONAL PAPER

Реклама

7 минут 44 секунды – новый рекорд круга на «Нюрбургринге». Его установил «Мини-Купер JCW». Двигатель хэтчбека форсировали с 211 до 290 л.с., а снаряженную массу уменьшили на 175 кг. Достижение хэтчбека «Рено-Меган 275 Трофи» (7 минут 54 секунды) продержалось всего четыре месяца.



257 проданных в России электромобилей «Мицубиси i-MiEV» попали под действие отзывной кампании. Хэтчбеки проверят на предмет сразу трех возможных неисправностей, связанных с работой вакуумного насоса тормозной системы.



СКРОМНЫЙ ЛИМУЗИН

■ История шестидверных «мерседесов» Е-класса и их предшественников насчитывает несколько десятилетий. Не прекращается она и сейчас – после того, как машина с кузовом W212 претерпела рестайлинг. Немецкое ателье «Бинц» удлинило стандартный седан на 111 см. Снаряженная масса увеличилась на четверть тонны. В зависимости от пожеланий заказчика, второй и третий ряды сидений могут быть выполнены в виде трехместных диванов или раздельных кресел. За доплату салон оснастят точкой доступа в Интернет, встроенным холодильником и телефоном, многозонным климат-контролем, многофункциональными консолями между сиденьями. Основные покупатели стретча – отели и дипломатические миссии. «Понты» в виде мощного двигателя им не нужны, поэтому машина доступна и со скромными шильдиками *E 220* и *E 250 CDI*. Для более требовательных персон есть модификации Е 350 и Е 500.

ПОТЕРИ «КОЛЕЦ»

■ Суперуниверсал «Ауди-RS4» в его следующем поколении лишат атмосферной «восьмерки» объемом 4,2 л. Ее место займет мотор V6 с наддувом. Он должен превзойти нынешний двигатель и по мощности, и по экономичности. Эта новость не удивляет на фоне других слухов о новом «Ауди-А4», дебют которого должен состояться будущей весной в Женеве. Достаточно сказать, что модель готовится отказаться от карданного вала: у полноприводных версий заднюю ось будет приводить электромотор. Впрочем, не все экологические начинания обречены на успех. Так, «Ауди» сворачивает выпуск гибридного седана А6. За три года он привлек лишь 4000 покупателей, 80% которых – из Азии. Возможность проехать до трех километров на электричестве оказалась слабым аргументом. С уходом гибридной «шестерки» на конвейере остаются лишь бензоэлектрические Q5 и А8.



ОБРЕСТИ ЛИЦО

многоликий Вы наш

Будущие БМВ станут менее похожими друг на друга. Шеф-дизайнер Карим Хабиб объявил, что следующие поколения 1, 3, 5 и 7-й серий получат более яркие индивидуальные черты. В частности, художники намерены использовать принципиально разную головную оптику. Варьировать форму и размеры позволит светодиодная начинка, не ограничивающая полет фантазии строгими требованиями к компоновке. В БМВ создадут для каждой модели «собственный маленький мир». Пионером в этом деле, очевидно, станет новая флагманская «семерка», чья премьера состоится в 2015 году. Она, как ожидается, получит узкие диодные фары и еще более массивные ноздри решетки радиатора.



СЧИТАЕТСЯ, ЧТО ВЕРШИНЫ
ПОКОРЯЮТСЯ ЛИШЬ ИЗБРАННЫМ.
СЧИТАЙТЕ ТАК И ДАЛЬШЕ.
ИЛИ КУПИТЕ

CHERY TIGGO 5

КРОССОВЕР ПО ЦЕНЕ ОТ 650 000 РУБЛЕЙ!

БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ ВКЛЮЧАЕТ:

АБС, ЕБД, КОНДИЦИОНЕР, 2 ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ, ЭЛЕКТРОПАКЕТ, ПАРКТРОНИК, ИММОБИЛАЙЗЕР, ЛИТЫЕ ДИСКИ

8,9 %* КРЕДИТ

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ ИЛИ 150 000 КМ ПРОБЕГА

РАТ


МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА


АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ


ПРОСТОРНЫЙ САЛОН



БЕСКЛЮЧЕВОЙ ДОСТУП

CHERY AMBITION LINE**. ВСЕГДА ПЛЮС ЧТО-ТО БОЛЬШЕЕ

WWW.CHERY.RU горячая линия 8 (800) 555-999-8





ТЕСТЫ









Дополненная реальность: 113, 155

ОНДО



Выбираем лидера бюджетного сегмента | **Участники** Lada Granta Liftback, Datsun on-DO, Renault Logan, Chery Bonus 3 | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Георгий Садков

ВСТРЕЧА КЛАССНИКОВ



Раньше при выборе бюджетного седана вы задавали себе только один вопрос: какого цвета взять «Логан»? Нынче другие времена. За последнее десятилетие рынок бюджетников раздулся так, что вопросов при покупке набирается по меньшей мере с десяток. Один только альянс «Рено-Ниссан» предлагает за сопоставимые деньги три машины – «Логан», «Алмеру» и «Гранту». А недавно Карлос Гон и компания решили запутать нас еще больше, возродив японский бренд «Датсун» и выпустив на рынок седан с неоднозначным для нашего брата именем «Он-До».

Для поверки сильных и слабых сторон новичка мы решили привлечь «Логан», который легко и весело переиграл всех конкурентов во время нашего летнего «бюджетного» теста (ЗР, 2014, № 7). А в дополнение взяли крайне востребованную нынче «Ладу-Гранта» с кузовом лифтбек и дебютанта наших сравнений – седан «Чери-Бонус 3».

БУ ПРОТИВ Б/У

С приходом Бу Андерссона на пост президента АВТОВАЗа со стороны Тольятти подул правильный ветер. Сравнивая тестовый лифтбек с редакционной «Грантой» 2012 модельного года, на которой я отъездил не один десяток тысяч километров, убеждаюсь в этом снова и снова. Различия в мелочах, но в них, как известно, и кроется дьявол.

Пластиковые обшивки передних стоек теперь не топорщатся. Под ногами – аккуратно уложенный ковролин. Даже схема управления печкой стала логичнее: раньше подогрев воздуха включался поворотом колесика против часовой стрелки, а теперь – интуитивно правильным вращением по часовой. Конечно, следует понимать, что опции вроде огромного сенсорного экрана, играющие не последнюю роль в создании положительного образа, – особенность богатого оснащения



«Люкс» (477 500 рублей). Тем не менее «Гранте» даже в более простых комплектациях вполне по зубам конкурировать с остальными участниками теста. А еще из всей тестовой четверки только «Лада» может быть оснащена автоматом. У нас именно такая машина.

Когда селектор находится в «паркинге» и двигатель работает на холостых оборотах, лифтбек лихорадит так, что отражающие элементы норовят вывалиться из корпусов наружных зеркал. Однако в движении вибрации уменьшаются, а японский автомат «Джатко» радует быстрыми и плавными переключениями. В гидромеханике «Лады» всего четыре ступени, но разгонная динамика хороша. Впечатление смазывают лишь истерические вопли мотора, присвистывающий автомат и дребезжащая от вибраций обивка.

Именно над уменьшением шумов и вибраций предстоит усердно поработать тольяттинцам, и я уверен, что ребята справятся. Как справились с доработкой тормозов: при торможении со 100 км/ч «Гранта» укладывается в 39 метров и показывает лучший результат теста!

А вот управляемость не ее конек. Особенно не понравился излишне тяжелый на высокой скорости руль.

Прогресс АВТОВАЗа очевиден. «Гранта Лифтбек» – неплохой вариант для тех, кто ищет новый автомобиль с автоматом и хочет уложиться в полмиллиона рублей. Но потенциал для роста все же имеется. Роста потребительских качеств, конечно же, а не цены!

БОНУСНЫЕ МИЛИ

С годами китайцы практически не меняют приоритетов, стараясь ловить покупателей на один и тот же крючок. Но если на первых порах богатое оснащение в сочетании с бросовой ценой прекрасно справлялось с ролью наживки, то сегодня думающих автомобилистов интересует еще и качество.

Мультимедийная система работает автономно, и выключать ее нужно отдельно. С непривычки можно запросто посадить аккумулятор.

Селектор удобен, но обозначения не совпадают с выбранным режимом.

Салон топовой «Гранты» выглядит достойно. Однако в движении его заселяют «сверчки», которых в других автомобилях значительно меньше.



Проще не придумать. Хотя для такого автомобиля это скорее плюс.



В нишу ложится пятый «Айфон». Владельцам «шестерок» «Гранта» уже не подходит.



Довольно мягкое, но неплохое кресло. Поясница начинает затекать лишь в дальней дороге.

Производитель относит «Чери-Бонус 3» к новой линейке «Эмбишн Лайн» (то бишь амбициозной), запуском которой подчеркивает выход на новый качественный уровень. И хотя черты ранних моделей в лице раздражающей голубой подсветки дисплеев и спорного качества рычажков или кнопочек всё еще живы, в целом интерьер «Бонуса 3» лишен серьезных проколов и действительно стал большим шагом вперед.

На моей памяти это первый случай, когда водительское кресло «китайца» мы признали наиболее удобным в тесте. На «Бонусе» четко включаются передачи, а неприятный химический запах значительно слабее, чем мы привыкли ощущать в бюджетных машинах из Поднебесной. Недостатки, конечно, имеются – куда же без них? Похваленное кресло водителя установлено чересчур высоко, усилия на крутилках климатической установки велики и неравномерны, а экран маршрутного компьютера безбожно слепнет на солнце.

И все же здесь неплохо! По-настоящему раздражает лишь

Интерьерщики постепенно перестают прятать мультимедийные слоты в бардачки и центральные боксы. На «Чери» разъем USB/AUX расположен в нижней части консоли, и это очень удобно.

Интерьер «Чери» производит неплохое впечатление. Для полного счастья осталось избавиться от синих дисплеев и добиться, чтобы рукоятки климатической установки вращались с равномерным усилием.



Кресло «Бонуса» распределяет нагрузки лучше других. Жаль, даже в нижнем положении (есть регулировка) оно стоит высоковато.

зуммер, который заставляет вздрагивать при достижении 120 км/ч, поскольку оповещает об этом важном событии омерзительным писком.

Оснащение «Бонуса» – в лучших традициях китайского маркетинга. В тестовой машине за 469 000 рублей (версия «Комфорт») есть задний парктроник, легкосплавные колеса, мультифункциональный руль и кожаная обивка салона. А фронтальные подушки, антиблокировочная система и кондиционер входят уже в базовое исполнение «Стандарт» (420 000 рублей). С 2015 года обязательным для всех «бонусов 3» станет обогрев передних сидений, оснастить которым машины первых российских партий почему-то забыли.

Да и едет «Чери» достойно – во всяком случае, для своей цены. Конечно, от наиболее мощного автомобиля теста никак не ждешь самого скромного результата в разгоне до сотни. В целом же динамики «китайцу» хватает.

Плавность хода, несмотря на семерку в таблице оценок, тоже



Приборы хороши, но символы на дисплее трип-компьютера в солнечную погоду не разглядеть.

приемлема. Почему тогда лишь семь баллов? Да потому, что соперники справляются с суровыми особенностями российских дорог еще лучше.

Подвеске прощаешь излишнюю жесткость, когда понимаешь: «Чери» рулится! По части управляемости «китаец» едва ли не лучший в нашем квартете. С непривычки руль может показаться излишне острым, а поворачиваемость – избыточной. Но, вкатившись, понимаешь: на качественных покрытиях это шасси не отстает

Слоты под USB и SD-карты расположены непосредственно на блоке мультимедийной системы. В топовых исполнениях «Дрим» его может заменить сенсорный экран.

У «Он-До» иной дизайн передней панели, но эргономика – точь-в-точь грантовская. Да и общих деталей полно. Удивительно, но собран этот интерьер лучше.



Сравните эти приборы с инструментарием «Гранты». Различия в нюансах.

от «тележки» «Логана» и в состоянии дарить водителю радость.

ЛОЖЬ ВО БЛАГО

Ну, здравствуй, дитя легендарного японского бренда! Помнишь нашу недавнюю встречу на твоей премьере в Казани (ЗР, 2014, № 11)? Вот и настало время показать себя в компании рыночных конкурентов. Надеюсь, ты готов.

Со старта «Он-До» включает нудную песню: знакомое завывание вазовской пятиступенчатой механики. Скоростное прохождение поворотов выливается на руль знакомым чрезмерным усилием, которым только что насиловала нас «Гранта». Впрочем, о «Ладе» здесь напоминает не только это: руль, рычажки управления дворниками и указателями поворотов, дверные обшивки, рукоять ручника – всё взято с одной полки комплектующих. Даже самобытная на вид центральная консоль – лишь другой фантик той же конфеты: расположение кнопок и воздуховодов совпадает полностью.

Разумеется, помимо очевидных сходств, обусловленных конструктивом и использованием одинаковых агрегатов, есть и различия. Подвеска перенастроена так, что «Датсун» играючи проглатывает даже крупные ямы, переигрывая в этом не только «Гранту», но и всех остальных. Набивка кресел плотнее грантовской, хотя какое из сидений удобнее – вопрос спорный.

А вот в чем мы с коллегами сошлись однозначно, так это в том, что салон «Он-До» собран по-настоящему хорошо. При равных с «Грантой» пробегах «сверчков» в нем значительно



Кресло «Датсуна» отличается от грантовского более плотной набивкой. Однако в оценке удобства мы с коллегами разошлись во мнениях.

Доплата за штатную навигацию – 10 000 рублей.

В богато оснащенном «Логане» красиво и празднично. По материалам и эргономике он лучший в тесте.



Кресло «Рено» удачно спрофилировано и регулируется по высоте.

Французы с успехом доказывают, что стрелки могут быть не только белыми или красными. Показания читаются отменно.

Отсутствие крышки левого макияжного зеркальца – странная экономия.



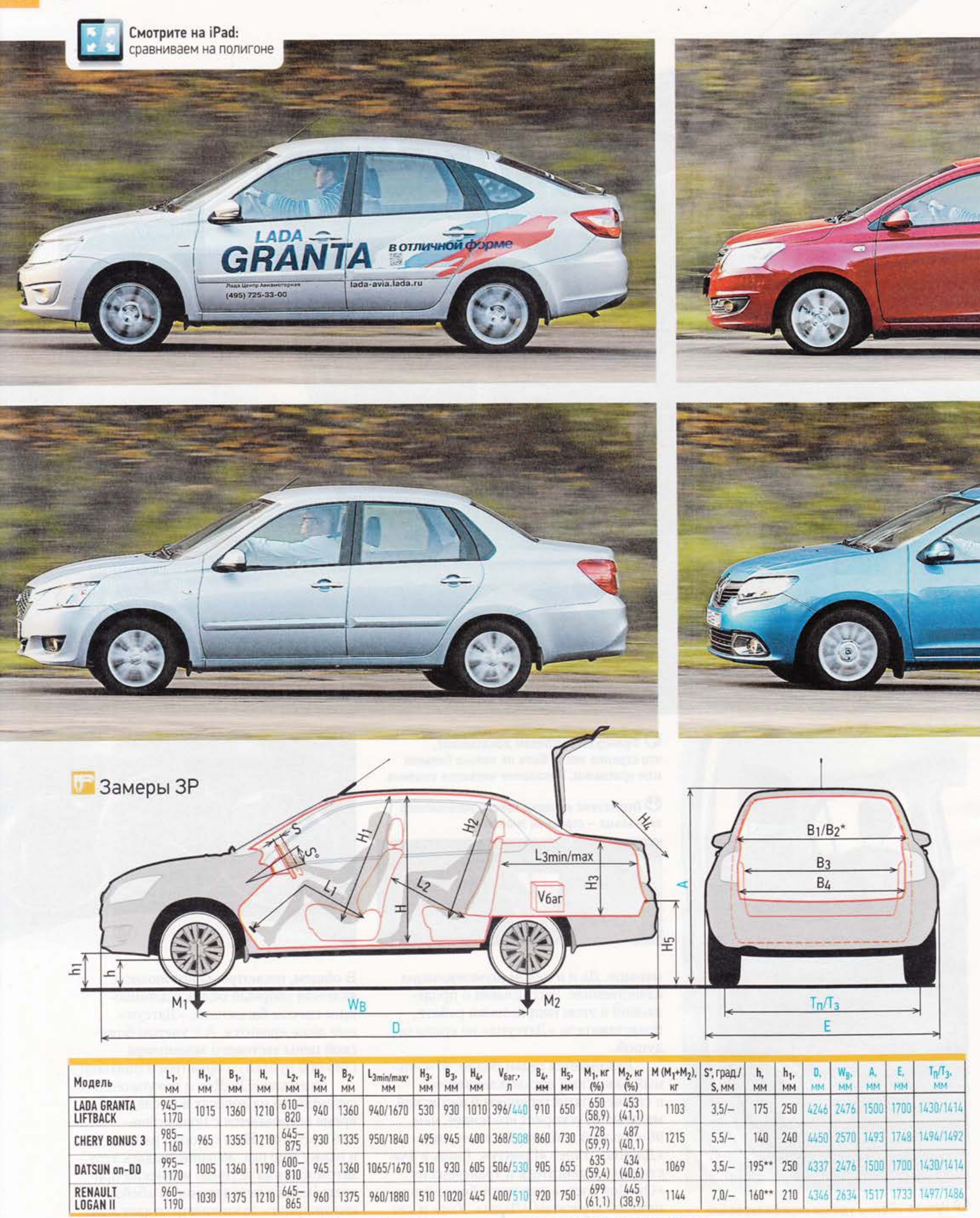


меньше. Да и в целом шумоизоляция качественнее. Рассказывая о проделанной в этом направлении работе, представители «Датсуна» не кривили душой.

Разгоняется седан бодро: 87-сильный вазовский восьмиклапанник в связке с пятиступенчатой вазовской механикой ускоряет его живее, чем 98-сильный двигатель с японским «Джатко» тянет «Гранту». Лишь в эластичности двигатель и трансмиссия «Он-До» слегка уступают более современным агрегатам «Лады». Хотя и это совсем не беда.

В общем, несмотря на все нюансы, включая спорный облик с длинющим свесом багажника, «Датсун» нам даже нравится. А с учетом божеской цены тестового экземпляра (389 000 рублей) – нравится и подавно!

Оценили «Он-До» и покупатели: автомобили на дорогах в последнее время встречаются с поразительной частотой. Но я говорил раньше и скажу еще раз: желание выдать этот автомобиль за истинно японский приводит меня в негодование, а «бейдж-инжиниринг» за километр отдает желанием казаться, а не быть.



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
LADA GRANTA LIFTBACK	945–1170	1015	1360	1210	610–820	940	1360	940/1670	530	930	1010	396/440	910	650	650 (58,9)	453 (41,1)	1103	3,5/–	175	250	4246	2476	1500	1700	1430/1414
CHERY BONUS 3	985–1160	965	1355	1210	645–875	930	1335	950/1840	495	945	400	368/508	860	730	728 (59,9)	487 (40,1)	1215	5,5/–	140	240	4450	2570	1493	1748	1494/1492
DATSUN on-DO	995–1170	1005	1360	1190	600–810	945	1360	1065/1670	510	930	605	506/530	905	655	635 (59,4)	434 (40,6)	1069	3,5/–	195**	250	4337	2476	1500	1700	1430/1414
RENAULT LOGAN II	960–1190	1030	1375	1210	645–865	960	1375	960/1880	510	1020	445	400/510	920	750	699 (61,1)	445 (38,9)	1144	7,0/–	160**	210	4346	2634	1517	1733	1497/1486

*По первому ряду сидений/по второму. **По защите двигателя. *Синий цвет – данные производителя.*



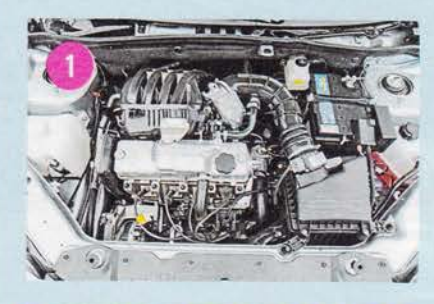


Если когда-нибудь меня убедят, что продавать доработанную «Гранту» под японским брендом потребовалось не только ради извлечения дополнительной прибыли, пользуясь доверчивостью покупателей, – я тут же посоветую всем и каждому записаться в очередь на «Он-До». Пока же хочется посоветовать маркетологам «включить» совесть и научиться называть вещи своими именами.

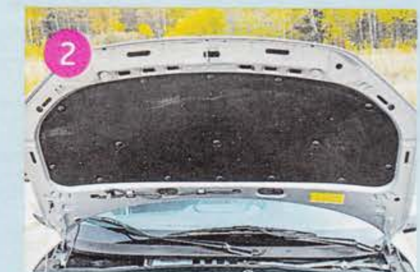
БАРХАТНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Кто бы что ни говорил, но первый «Логан» – запредельно страшный. И только просторный салон, всеядная подвеска, доступная цена и высокая надежность обеспечивали машине хороший спрос. Еще и конкурентов, считай, не было.

И вот я смотрю на синий седан с ромбом на решетке и понимаю: со сменой поколений он не просто перестал быть гадким утенком – теперь «Логан» красив. Загляните в салон – он великолепен! Двухцветный пластик

















ДОВЕРЯЕМ И ПРОВЕРЯЕМ

Отличается ли «Датсун» от «Лады» в мелочах? Наденьте на блок цилиндров «Датсуна» 1 пластмассовый кожух – и не заметите разницы. Навесное оборудование, расширительные бачки, шланги – одинаковые.

Шумоизоляционный мат под капотом «Датсуна» 2 показался чуть толще того, что на «Ладе» 3.

Вот так российская «Лада» 4 превращается в японский «Датсун» 5. Всего-то и нужно – слегка переделать пресс-форму.

У «Он-До» 6 изоляция задних колесных арок лучше.

В «Гранте» и в «Он-До» 7 угловые штуцеры топливопровода не крепятся к кузову и подвержены механическим воздействиям. Странно, что инженеры не уделили этому внимания.

Поврежденный пластизоль на заднем правом лонжероне «Лады» 8 – вероятно, следствие нарушения технологического процесса заводской транспортировки кузовов. На «Датсуне» подобных шрамов мы не заметили.



На динамометрической дороге полигона мы проводили традиционные замеры. Самым быстрым в разгоне до 100 км/ч оказался «Датсун Он-До» (12,9 с), наиболее медленным – «Чери-Бонус 3» (14,6 с).

придает «Логану» французский шарм, а от набивших оскомину эргономических неурядиц машины первого поколения и следа не осталось. Кнопкам передних стеклоподъемников наконец-то нашли место на дверях. Блок управления климатом распрощался с абсурдным отрицательным уклоном. И пускай на машинах в более доступных комплектациях нет сенсорного дисплея, а пластик будет сплошь темным, удачное расположение и компоновка органов управления никуда не денутся.

По нашим замерам, в разгоне до сотни медленнее «Логана» только «Чери», но на деле это практически не чувствуется. Скажу больше: ощущение такое, что «Рено» набирает сотню значительно быстрее намеренных нами 13,8 секунды, а реальная нехватка динамики проявляется лишь после нелегальных 120 км/ч. Правда, и передаточные числа подобраны не слишком удачно: на трассе хочется воткнуть несуществующую шестую передачу. Приходится мириться с повышенным расходом топлива и слушать работающий на высоких оборотах 102-сильный мотор. Не хочешь зря палить топливо – меняй шестеренки пятой ступени на более «быстрые» (ЗР, 2014, № 8).

Именно двигатель – основной источник шума в «Логане». Аэродинамические и дорожные шумы ненавязчивы. Подвеска усердно отрабатывает дефекты дороги, уступая в энергоемкости разве что датсуновской. И управляемость чудо как хороша.

Но что это? При скоростном проезде неровностей водительское сиденье раскачивается, как кресло-качалка. Особенность данного экземпляра? Нет – с креслом «Логана», который трудится в автопарке редакции, та же история.

И это не единственная неприятная особенность «Рено». Странной недоработкой выглядит лишенное крышки





«Логан» предоставляет достойные 400 литров объема. Внутренняя ручка проста, но удобна.





Объем багажника «Лады» не рекордный – 396 л. Однако загружать лифтбек гораздо сподручнее, чем седан. Жаль, углубление на обшивке неудобное – удается зацепиться лишь кончиками пальцев.





Багажник «Чери» объемом 368 л – самый скромный в квартете. А его петли самые массивные.







⬆⬇ **Багажник «Датсуна» поистине огромен: по результатам наших замеров, 506 литров! На внутренней стороне крышки появилась полноценная пластмассовая ручка, заменившая грантовскую резинку-накладку, надетую на голый металл.**

СЯДЕМ ВСЕ

Для оценки удобства заднего ряда самый рослый испытатель (190 см) попытался сесть «сам за собой». Наиболее просторным оказался «Чери» ❶: места для коленей здесь больше всего – благодаря внушительной колесной базе и удачному профилю спинок передних кресел. Неплохо и в «Логане» ❷: есть небольшой запас по длине. А вот о «Гранте» ❸ и «Он-До» ❹ этого не скажешь: высоким людям тесно. Впрочем, и без приятных неожиданностей не обошлось: даже покатая крыша «Гранты Лифтбек» не давит на голову.









Данные производителя

Модель	LADA GRANTA LIFTBACK	CHERY BONUS 3	DATSUN on-DO	RENAULT LOGAN (II)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Снаряженная/ полная масса, кг	1160/1560	1208/1583	1160/1560	1127/1545
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,7	н.д.	12,2	10,5
Максимальная скорость, км/ч	167	175	173	180
Радиус поворота, м	4,5	5,0	4,5	5,0
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/42	А95/50	А95/50
Расход топлива: город./загород./ смешан. цикл, л/100 км	–/–/7,6	9,3/6,2/7,3	9,0/5,8/7,0	9,4/5,8/7,1
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	н.д.	н.д.	167
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см³	1596	1497	1596	1598
Степень сжатия	10,5	10,5	10,6	9,8
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	72/98 5600	80/109 6000	64/87 5100	75/102 5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 4000	140 4500	140 3800	145 3750
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А4	М5	М5	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	н.д.	3,55/2,05/1,42/ 1,07/0,87/3,36	н.д.	3,73/2,05/1,39/ 1,03/0,76/3,55
Главная передача	4,1	3,55	н.д.	4,50
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное, с электро-усилителем	реечное, с гидроусилителем	реечное, с электро-усилителем	реечное, с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/ барабанные	дисковые, вентилируемые/ барабанные	дисковые, вентилируемые/ барабанные	дисковые, вентилируемые/ барабанные
Размер шин	185/55R15	185/60R15	185/60R14	185/65R15

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (V)	100 (V)	120 (V)	
LADA GRANTA LIFTBACK	69,4	70,6	73,5	76,6
CHERY BONUS 3	68,9	69,8	75,4	78,0
DATSUN on-DO	68,1	69,1	75,9	75,2
RENAULT LOGAN (II)	66,5	70,7	72,7	74,0

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
LADA GRANTA LIFTBACK	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	450
CHERY BONUS 3	10 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	107
DATSUN on-DO	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	22
RENAULT LOGAN (II)	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	165

РАСХОД ТОПЛИВА

Фактический расход топлива в загородном цикле:

«Лада-Гранта»	7,9 л/100 км;
«Рено-Логан»	7,7 л/100 км;
«Датсун Он-До»	6,7 л/100 км;
«Чери-Бонус 3»	6,7 л/100 км.



«Лосиный» тест «Гранта» проходит успешно. Пожаловаться можно лишь на чрезмерные усилия на руле.



«Он-До» ведет себя точно так же, как «Гранта».

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

Модель	Погрешность спидометра	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	Макс
LADA GRANTA LIFTBACK	2,5%	1,3 с	2,9 с	5,5 с	8,3 с	13,1 с	19,1 с	30,5 с	53,0 с	173,1 км/ч
CHERY BONUS 3	3,8%	1,3 с	3,2 с	6,4 с	9,5 с	14,6 с	20,2 с	30,6 с	46,3 с	180,6 км/ч
DATSUN on-DO	4,6%	1,3 с	2,6 с	5,4 с	8,1 с	12,9 с	19,8 с	29,4 с	49,1 с	168,9 км/ч
RENAULT LOGAN (II)	3,1%	1,4 с	3,0 с	6,0 с	9,7 с	13,8 с	20,8 с	31,1 с	56,6 с	168,7 км/ч

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

Модель	60–100 км/ч	80–120 км/ч
LADA GRANTA LIFTBACK	(D) 7,4 с	(D) 10,1 с
CHERY BONUS 3	(IV) 14,3 с	(V) 22,5 с
DATSUN on-DO	(IV) 12,6 с	(V) 19,1 с
RENAULT LOGAN (II)	(IV) 10,7 с	(V) 19,1 с

ВЫБЕГ

Модель	120–50 км/ч	50–0 км/ч
LADA GRANTA LIFTBACK	1182 м	494 м
CHERY BONUS 3	1305 м	568 м
DATSUN on-DO	1263 м	608 м
RENAULT LOGAN (II)	1379 м	648 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
LADA GRANTA LIFTBACK	39,0 м	9,89 м/с²
CHERY BONUS 3	42,0 м	9,19 м/с²
DATSUN on-DO	39,5 м	9,77 м/с²
RENAULT LOGAN (II)	39,8 м	9,69 м/с²

макияжное зеркальце в водительском козырьке: даже когда со временем вы научитесь не пугаться собственного отражения, случайный солнечный блик очень некстати отвлечет внимание от дороги.

Тем не менее именно «Логан» оставил самое приятное впечатление. И даже цена топовой версии (543 000 рублей), заметно превышающая цены конкурентов, не вызывает протеста.

***

Результаты получились невероятно плотными, и мы с радостью констатируем, что каждый из автомобилей имеет право на существование и ни в коем случае не является провальным, что для бюджетного сегмента уже успех.

«Лада-Гранта Лифтбек» – на удивление гармоничный автомобиль с автоматической коробкой в списке опций. Он практичен и неплохо едет, но остается за бортом первой тройки из-за слабой шумоизоляции и неидеальной проработки мелочей. Именно в этих аспектах лифтбек пока недотягивает до соперников.



На переставке «Бонус» приятно удивил прозрачными и точными реакциями.



Поведение «Логана» предсказуемо. Шасси настроено замечательно.

«Чери-Бонус 3» превзошел ожидания и заставил поверить в способность китайцев прислушиваться к критике. Он не лишен недостатков, но аккуратен и удобен для повседневной жизни, а острое шасси и просторный салон – его основные и весьма неожиданные козыри, которые и вывели машину на третье место.

«Датсун Он-До» – более тихая и аккуратно собранная «Гранта».

ЭКОНОМИМ НЕРВНЫЕ КЛЕТКИ

В наше неспокойное время полис каско – вещь абсолютно незаменимая. Мы рассчитали стоимость годовой страховки для каждой из тестовых машин в трех страховых компаниях. Расчет проводился для женатого мужчины 35 лет с десятилетним стажем вождения, при условии направления на ремонт на СТО официальных дилеров.

Модель	Lada Granta	Chery Bonus 3	Datsun on-DO	Renault Logan
Цена машины, руб.	477 500	469 000	389 000	543 000
Цена полиса «РЕСО-Гарантия», руб.	30 725	50 078	43 118	51 150
Цена полиса «Ингосстрах», руб.	36 549	–	23 940	33 417
Цена полиса «МСК», руб.	41 494	–	65 857	51 476

По данным калькуляторов на сайтах компаний на момент подготовки материала.

Ваш верный спутник



Электроника Prestige – уникальность и безопасность

Зима! Темно, скользко... В таких условиях спокойствие водителю придает не только его мастерство. Ему важно знать, что никакие дорожные ситуации не обернутся против него. Вот почему полезным дополнением любого автомобиля может послужить современный электронный прибор. Такой, как видеорегистратор **Prestige-478**.



Prestige-478 – это прибор со скрупулезно продуманной эргономикой. Его стильный металлический корпус удачно впишется в интерьер самого стильного автомобиля. Он способен работать даже при полном отсутствии освещения! Примененная в нем технология WDR специально разрабатывалась для съемки изображений с затемненными участками. Она позволяет легко «разглядеть» номер автомобиля там, где другие регистраторы увидят в лучшем случае лишь некие темные очертания. Разрешение Full HD и 6 стеклянных линз обеспечат идеальное изображение на большом 3-дюймовом экране даже в новогоднюю ночь! Стеклянная оптика, в отличие от пластиковой, со временем не помутнеет и не пожелтеет. Широкий угол обзора – 175 градусов! – позволяет захватить без искажений три дорожные полосы и обочину. При этом, отснятый материал неизменно привязывается к координатам и скорости автомобиля: это обеспечивает встроенный модуль GPS.


Prestige 478, с технологией WDR

Другие видеорегистраторы, без WDR

Кстати, насчет скорости. Напомнить водителю о ее превышении поможет радар-детектор **Prestige-516** – уникальная модель из бюджетного ценового диапазона. Только у нее есть голосовое оповещение срабатывания, позволяющее сохранить концентрацию водителя в сложной дорожной ситуации. Этот прибор никогда не будет бликовать на ветровом стекле: его корпус выполнен из прорезиненного матового пластика. Любой полицейский радар, включая «Стрелку-СТ», **Prestige-516** «почует» на расстоянии до 1000 метров. При этом угол обнаружения радара составляет 360 градусов: где бы тот ни находился, радар-детектор спокойно его зафиксирует. А по мере приближения к нему, **Prestige-516** увеличит частоту сигнала оповещения, чтобы водитель в нужный момент сбросил скорость. Интеллектуальная система управления постоянно адаптируется к ситуации, подавляя шумы, исключая ложные срабатывания и меняя чувствительность прибора. Отдельные диапазоны при желании легко отключить.



С наступающим, друзья!
Выбирайте лучшее для дорогих Вам людей!

реклама

prestigepro.ru



Редакция благодарит «Лада Центр Авиамоторная» за предоставленный автомобиль «Лада-Гранта».

Хороший автомобиль! В ближайшие несколько лет именно он может захватить лидерство в сегменте, но не по причине своей исключительности, а вследствие приятной цены и японского бейджа.

Ну а если вы не слишком ограничены в бюджете, задумайтесь: какого цвета будет ваш «Логан»? Со сменой поколений он возмужал, стал лучше и опережает соперников практически во всем. ЗР

Плотные результаты наглядно показывают уровень конкуренции в бюджетном сегменте. Для «Он-До» второе место – результат неплохой. Но, опередив на две позиции «Гранту», по сумме потребительских качеств «Датсун» оторвался от нее не очень далеко.

Михаил Кулешов



Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
LADA GRANTA LIFTBACK	8	8	7	8	8	9	8	8	8	7	8	8	8	9	8	8,00
	↑ практичный багажник, наличие версии с автоматом, развитая дилерская сеть								↓ чрезмерная шумо- и вибронагруженность, посредственный обзор назад через салонное зеркал							
CHERY BONUS 3	9	8	9	8	9	8	8	7	9	8	7	8	7	9	8	8,13
	↑ удобное водительское кресло, хорошая обзорность, просторный задний ряд, удачно настроенное шасси, длинная гарантия								↓ слабые тормоза, склонность к пробоям подвески на разбитом асфальте							
DATSUN on-DO	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	9	9	9	7	8	8,20
	↑ гигантский багажник, всеядная подвеска, наличие автоматического режима климатической установки, большой клиренс, привлекательный ценник								↓ скромная дилерская сеть; по сути, это та же «Лада», несмотря на все доработки							
RENAULT LOGAN II	8	9	7	9	9	8	8	8	9	8	8	9	9	8	7	8,27
	↑ современный, удобный и просторный салон, достойная управляемость								↓ малы наружные зеркала; люфт водительского кресла; топливный бак открывается только ключом							

■ **Рабочее место водителя.** Кресло «Чери» лучше других распределяет нагрузки, тогда как в «Ладе» и «Датсуне» спина начинает ныть. Сиденье «Логана» удобное, но раздражает продольным люфтом, не позволяющим поставить более высокий балл. Зато органы управления «Рено» – самые удобные. Лучшая обзорность – у «Чери». Покатая крыша «Гранты» дает о себе знать – обзор через салонное зеркало оставляет желать лучшего. «Логан» получает 7 баллов за самые маленькие внешние зеркала.

■ **Салон.** Все автомобили предоставляют достаточный простор спереди, однако интерьер «Логана» качественнее остальных. Задним пассажирам больше других понравятся «Рено» и «Чери» – в сравнении с «Ладой» и «Датсуном» здесь больше места для коленей. Снижать балл «Он-До» за неразрезную спинку дивана и механические задние стеклоподъемники мы не стали: в комплектации «Дрим» за 400 000 рублей этих недостатков вы не найдете – при этом автомобиль по-прежнему останется самым доступным. Рекордный объем багажника – это снова «Датсун». «Гранта» получает девятку за удобство погрузки, которое обеспечивает кузов лифтбек.

■ **Ходовые качества.** Все автомобили демонстрируют приемлемую разгонную динамику. А хорошо останавливаются не все: «Чери» расстроил неинформативной педалью и длинным тормозным путем. Зато какое поведение на дороге! В пределе «Бонус 3» управляется не хуже «Логана»!

■ **Комфорт.** Тихим нельзя назвать ни один автомобиль из четверки. Однако громче всех «Гранта»: на разгоне завывает связка двигатель-автомат, в салоне много «сверчков». Лидер по плавности хода – «Он-До». Самая нежная подвеска – у «Чери». Климатические установки всех машин работают неплохо, тем не менее наличие автоматического режима приносит девятки «Датсуну» и «Рено». Снижать оценку «Чери» за отсутствие обогрева сидений не стали – в 2015 году он войдет в базовое оснащение всех «бонусов 3».

■ **Приспособленность к России.** Стальная защита картера и 195-миллиметровый клиренс обеспечивают «Датсуну» высокий балл за геометрическую проходимость. Достойно выглядит и «Рено» – 160 мм под металлическим щитком. «Гранта» со 175 мм дорожного просвета теряет балл из-за отсутствия защиты (есть лишь пластмассовый пыльник), а показатели «Чери» (140 мм без защиты) мы и вовсе оцениваем лишь на семерку. Высокой оценке в графе «Сервис» «Лада» обязана развитой дилерской сетью, «Чери» – длинной гарантией. Позиции «Датсуна» ослабляет малое количество официальных СТО. Также снижаем «Логану» балл за «эксплуатацию» – необходимость каждый раз открывать крышку бензобака ключом быстро утомит владельца.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Передовые технологии
в Вашем автомобиле.
С чего всё начинается?
Батареи VARTA® снабжают необходимой энергией всю современную электронику в Вашем автомобиле – от системы зажигания до устройств мультимедиа. Не удивительно, что ведущие автопроизводители выбирают VARTA. Они доверяют нашей прогрессивной технологии изготовления решетки PowerFrame®, обеспечивающей надежную работу и увеличенный срок службы батареи. Батарея VARTA – это то, что Вам необходимо.
Узнайте больше на www.varta-automotive.com
Всё начинается с VARTA
VARTA
POWER FRAME
Johnson Controls
Реклама

ONETRAK

БЕСКОНЕЧНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

УМНЫЙ БРАСЛЕТ

Аналитик здоровья и жизнедеятельности организма, созданный исключительно силами российских инженеров, программистов и дизайнеров на территории России, – встает в ряд с самыми современными разработками ведущих мировых компаний. Этот проект демонстрирует возможности российского бизнеса в современных условиях создавать конкурентный высокотехнологичный продукт.

ПОЗНАЙ СЕБЯ

Браслет ONETRAK – это реальная возможность узнать новое о себе самом. А узнав, начать контролировать и корректировать свою жизнь. «Мы не можем управлять тем, что не можем измерить» — афоризм, приписываемый одному из инженерных гениев современности — Биллу Хьюлетту, применим и к нашему здоровью. Умный браслет позволяет измерить параметры здоровья и активности, а значит, дает возможность управлять ими.

Человек — сложная биомашина, у которой, к сожалению, нет удобной приборной панели. Используя ONETRAK, вы получаете такую панель — мощный инструмент для анализа своего здоровья.

СЕБЕ И БЛИЗКИМ

Сферы применения умного браслета ONETRAK очень широки – от бытовых до специальных. Умный браслет можно использовать для поддержания хорошей физической формы, чтобы быть в тонусе, прекрасно выглядеть. Если есть проблемы со здоровьем, были перенесены заболевания, операции – этот прибор поможет контролировать процесс восстановления, сделает его более эффективным. С помощью браслета вы можете удаленно следить за здоровьем ваших близких. Здоровье маленьких детей, пожилых родственников и всех тех, кто нуждается в нашей заботе и опеке, будет под вашим круглосуточным



контролем благодаря функциям умного браслета.

Прекрасным помощником будет браслет и для тех, кто ставит перед собой спортивные цели. Построить оптимальные тренировки, следить за ростом своих достижений, искать пик формы поможет этот гаджет. Именно поэтому ONETRAK сегодня применяется в олимпийской сборной России по бадминтону. Все ведущие игроки команды – чемпионы и призеры чемпионатов Европы, призеры Олимпийских игр, обладатели титулов на этапах Кубка мира и Европы используют браслеты ONETRAK.

ПРОДВИНУТЫЕ ФУНКЦИИ

Российскую разработку отличает удобный набор функций и возможностей. Прежде всего, прибор оснащен собственным дисплеем и пригоден для длительной автономной работы – и встроенная память, и заряд батареи рассчитаны на такое применение. В автономном режиме гаджет способен показывать время, основные параметры двигательной активности, количество затраченных калорий, анализировать сон.

ONETRAK совместим со смартфонами, работающими как на платформе iOS, так и Android, а также с компьютером. Здесь браслет раскрывает еще более широкие возможности, позволяя накапливать статистику за сколь угодно продолжительное время, и



Браслет ONETRAK – связующее звено между биометрическими показателями жизнедеятельности человека, его здоровьем и гаджетами

выдает более подробный анализ параметров организма.

Прибор и программное обеспечение выстроены для российского потребителя - от изначально российского, а не локализованного интерфейса, до меню российских кафе и ресторанов, которые используются для подсчета потребленных калорий. Все функции доступны без подключения к интернету. Доступ в сеть добавляет возможности «облачного» хранения и пересылки данных.

ЗДОРОВЫЙ ПАТРИОТИЗМ

Созданный для контроля здоровья, российский умный браслет ONETRAK можно назвать одним из самых патриотичных продуктов Hi-Tech. Этот продукт новых технологий, направлен на решение массы социальных вопросов – популяризации спорта и здорового образа жизни, подготовки сборных команд, защищающих честь флага, подготовки к армейской службе, просто поддержания соотечественников в хорошей физической форме. Кроме того, он создает рабочие места для людей, занятых в области высоких технологий. Эти задачи ставились руководством России на всех уровнях, и умный браслет ONETRAK позволяет их успешно решать.

www.onetrak.ru

реклама



КАЛУГА ДАЕТ ПРИКУРИТЬ!

Пусковые провода | **Четыре** бренда |
Автор Михаил Колодочкин

За последний десяток лет нам не попался ни один по-настоящему работоспособный комплект проводов для «прикуривания». Яркие этикетки, громкие цифры, уверенный спрос – и полный провал во время испытаний! А потому и победителей не было. Нашу статью «Подайте на питание» (ЗР, 2014, № 1) мы закончили так: «На первое место мы приглашаем изделия производителей, готовых предложить потребителю пусковые провода, на которых при 200 А падение напряжения не более 0,4 В и которые смогут выдерживать заявленный ток хотя бы 10 с».

Для себя мы тогда решили – тему продолжим только в том случае, если на рынке появится что-то неординарное.

И вот несколько месяцев спустя калужский «Энергомаш» обратился





3-4 место

Snap-on Booster Cables BC 15500, Мексика

Ориентировочная цена, руб.	**7200**
Заявленный ток, А	**не указан**
Длина, м	**4,5**

Самое большое разочарование теста. Громкое имя и оглушительная цена – всё, чем запомнилось изделие. Мягкий морозостойкий провод – это хорошо, но уже при скромном токе 480 А падение напряжения превысило 2,0 В, что не допускается даже при 1000 А!

3-4 место

Piece of Mind PM 0511, КНР

Ориентировочная цена, руб.	**1550**
Заявленный ток, А	**800**
Длина, м	**4**

Китайский «Кусок разума» (так можно перевести с английского название этих проводов) разумом не блеснул. Следовало бы заявить ток в четыре раза меньший! Потому что 200 А – это максимум, на что изделие способно. Похвалить можно лишь морозостойкость проводов и низкую цену.





2 место

AUTOPROFI AP/BC-7000 Pro, КНР

Ориентировочная цена, руб.	**1400**
Заявленный ток, А	**750**
Длина, м	**2,2**

При заявленном токе 750 А провода способны потянуть лишь 600 А, но и это неплохое достижение на фоне многочисленных собратьев по рынку. Русского мороза в минус тридцать мягкие провода не испугались. И даже холодное обжатие на ручках клещей не подвело. Но 750 А оказались запредельной нагрузкой: на первой же секунде автоматика испытательного стенда прекратила «полет»...

1 место

«Совет автоэлектрика», Калуга, «Энергомаш»

Ориентировочная цена, руб.	**3316 руб. (+ 248 руб. за кейс)**
Заявленный ток, А	**480**
Длина, м	**3**

Отечественные «крокодилы» не просто выдержали испытания – они уложились в нормативы даже при увеличенной на 70% нагрузке. Оригинальная конструкция латунных клещей с большой площадью электрического контакта, надежное крепление многожильного кабеля скобой с двумя винтами, резиновые ручки, морозостойкий мягкий провод – в общем, первое место без всяких оговорок.

к нам с предложением испытать его новинку под названием «Совет автоэлектрика».

В компанию к «россиянину» взяли «супермена» – набор проводов Snap-on. Инструменты этой марки всегда отличались высоким качеством и запредельной ценой, вот и на сей раз за комплект «крокодилов» с проводами пришлось отдать 7200 рублей! Третьим решили взять китайский продукт Piece of Mind, пообещавший выдать аж 800 А, – интересно, хоть половину из заявленного он осилит? А провода AUTOPROFI AP/BC-7000 Pro нам порекомендовали как новинку прилавка, лишенную типичных недостатков.

Результаты удивили. Провода калужского «Энергомаша» не просто победили всех нокаутом – они полностью соответствуют нормативным требованиям, которые многим кажутся недостижимыми. Конкуренты проиграли как минимум по двум позициям.

Может, и другие российские производители выпускают качественные изделия для автомобилистов? Мы готовы испытать! ЗР

Отличные «крокодилы» от калужского «Энергомаша». Большая площадь захвата клеммы, надежное крепление провода, травмобезопасные. Не хватает лишь пластиковой изоляции клещей.





Необычного вида клещи AUTOPROFI помогут подлезть под неудобные штатные клеммы батареи.



Готовы выложить 7200 рублей за обыкновенный набор проводов?





Что толку от широкого проспекта, который вливается в узкий переулок? Так и с проводом Piece of Mind, у которого заделка не на высоте. А после испытаний клещи развалились на кусочки. Не жалко!

Проверка электрических параметров проводов

Наименование	Падение напряжения на проводе на 10-й секунде*, В				Напряжение на нагрузке на 10-й секунде разряда**, В			
	200 А	480 А	600 А	800 А	200 А	480 А	600 А	800 А
«Совет автоэлектрика»	0,40	0,95	1,20	1,65	10,80	8,92	8,04	6,54
AUTOPROFI	0,69	1,29	1,85	2,65 (1 с)	10,00	7,56	6,12	5,98 (1 с)
Piece of Mind	0,95	2,35	3,10	3,50 (1 с)	10,13	7,43	6,14	5,94 (1 с)
Snap-on Booster Cables	0,90	2,25	3,00	3,50 (1 с)	10,30	7,52	6,10	5,99 (1 с)

*Должно быть не более 2,0 В. **Должно быть не менее 6,0 В.

ЧТО, ГДЕ И ЗАЧЕМ ПРОВЕРЯЛИ

Лабораторно-стендовые испытания мы проводили в НИИЦ АТ 3 ЦНИИ Министерства обороны России. Для начала оценили морозоустойчивость проводов при –30 °С. Провода обязаны сохранять гибкость, а изоляция не имеет права трещать по швам. Замерили падение напряжения на каждом проводе при токах 200, 480, 600 и 800 А. По нормативам при токе 1000 А оно не должно превышать 2,0 В. Затем оценили напряжение на нагрузке: в течение 10 секунд при тех же токах оно не должно опускаться ниже 6,0 В, в противном случае пустить мотор просто не удастся.

ЗАЧЕМ ОБЕЩАТЬ НЕВЫПОЛНИМОЕ?

Даже от людей с «верхним» техническим образованием порой приходится слышать, что двигатель можно пустить с помощью любых проводов. На таких потребителей и делают ставку поставщики низкокачественной продукции. Ведь при пуске мотора методом «прикуривания» донору почти всегда помогает штатная батарея, которая редко разряжается «ниже ватерлинии», а потому берет на себя солидную долю нагрузки. В таких условиях даже самые дрянные провода можно использовать для подзарядки подсевшей батареи от нормальной. Только не надо с ходу терзать стартер – следует дать возможность зарядам двух аккумуляторов хоть немножко уравняться.

В таких тепличных условиях заявленные сотни ампер не потребуются. Но если родная батарея померла, тогда номер не пройдет. Проводу придется пропустить через себя стартерный ток, а вот этого-то практически никто и не умеет делать. Сопротивление пусковой цепи, включая батареи и стартер, никак не может превышать сотых долей ома. Понятно, что на провода должно приходиться омов и вольтов хотя бы на порядок меньше, чем на стартер. Однако нам по-прежнему подсовывают тоненькие провода и упаковки с оглушительными обещаниями.

Кстати говоря, купленные провода у многих покупателей всю жизнь валяются мертвым грузом в багажнике, потому и не вызывают претензий.

СЧИТАЕТСЯ, ЧТО БОЛЬШЕ КОМФОРТА – ЭТО РОСКОШЬ, СЧИТАЙТЕ ТАК И ДАЛЬШЕ. ИЛИ КУПИТЕ

CHERY BONUS 3

СЕДАН С-КЛАССА ДЛИНОЙ 4420 ММ ПО ЦЕНЕ ОТ 420 000 РУБЛЕЙ!

БАЗОВАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ ВКЛЮЧАЕТ:
АБС, ЕБД, КОНДИЦИОНЕР, 2 ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ, ИММОБИЛАЙЗЕР, ЭЛЕКТРОПАКЕТ, ПАРКТРОНИК

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ ИЛИ 150 000 КМ ПРОБЕГА

РАТ РОССИЙСКОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО СВОИХ НЕ БРОСАЕМ!



СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН



ПРОСТОРНЫЙ САЛОН



ЗЕРКАЛА С ЭЛЕКТРОРЕГУЛИРОВКОЙ



ЛЕГКОСПЛАВНЫЕ ДИСКИ

CHERY AMBITION LINE*. ВСЕГДА ПЛЮС ЧТО-ТО БОЛЬШЕЕ

WWW.CHERY.RU

горячая линия 8 (800) 555-999-8





* амбициозная серия. Реклама

БЕЗОПАСНОСТЬ



Коллеги недоумевали: «Сравнительный тест «аутлендеров» с одинаковыми моторами, в схожей комплектации? И даже одного цвета? Оригинально!». Они же не знали, что у одного «Аутлендера» спереди традиционный открытый дифференциал, а у другого – активный (система S-AWC). С середины осени S-AWC предлагают для «аутлендеров» с трехлитровой «шестеркой» в самой дорогой комплектации «Спорт» – такие стóят 1 479 000 рублей.

Посмотрим, имеет ли смысл переплачивать 20 000 рублей – комплектация «Спорт» дороже «Алтимета» именно на такую сумму, а она практически целиком уходит на активный дифференциал.

Разницу в поведении автомобилей с разными трансмиссиями в обычной повседневной езде по сухим дорогам выявить сложно. Она проявляется, лишь когда машина теряет траекторную и курсовую устойчивость – например, когда соскальзывает с дуги в повороте и маневрирует по дороге с крайне неравномерным коэффициентом сцепления (лед – асфальт). Поэтому мы отправились на Дмитровский автополигон. А накрапывающий дождик оказался весьма кстати.

В БЫСТРОМ ПОВОРОТЕ

Начали мы с самого простого – с безобидного асфальтового поворота. До определенной скорости оба автомобиля ведут себя одинаково. Но вот начинаются скольжения – и обычный «Аутлендер» постепенно распрямляет траекторию. Чем выше скорость входа в поворот, тем активнее он соскальзывает наружу под действием центробежной силы (см. таблицу). Это проявляется и при движении без тяги, и при нажатой педали газа.

А теперь – «активный» автомобиль! С S-AWC «Аутлендер» намного охотнее следует заданной траектории. Явно выраженная недостаточная поворачиваемость сменилась нейтральной: кроссовер плавно скользит уже боком, всеми четырьмя колесами, сохраняя не только траекторную, но и курсовую устойчивость. На практике это означает, что, перебрав со скоростью на вираже, водитель получит больше

В АКТИВЕ

Нужен ли кроссоверу активный дифференциал? Ответ даст Mitsubishi Outlander с разными трансмиссиями | **Авторы** Максим Сачков и Кирилл Милешкин | **Фото** Александр Батыру



шансов остаться в границах полосы и не вылететь на встречку или в кювет. Отлично!

Любопытно, что «аутлендеры» отличаются друг от друга и настройками стабилизирующей электроники. Версия без активного дифференциала безыдейно отключает подачу топлива при резком падении сцепления с дорогой, не позволяя водителю корректировать курс тягой. А машина с S-AWC не убирает совсем крутящий момент двигателя, а лишь ограничивает его. Оно и понятно: арсенал средств для контроля над ситуацией здесь обширнее, поэтому водителю можно дать больше свободы. Кроме того, повадки автомобилей разнятся при движении накатом, когда активный дифференциал не работает (нет тяги на передних колесах). Так что пресс-релиз не соврал: у новой версии доработки комплексные, а не ограниченные добавлением сложного узла.

ТЕСТ «ПОВОРОТ» (РАДИУС 35 М, МОКРЫЙ АСФАЛЬТ)

Скорость входа в поворот, км/ч	Mitsubishi Outlander обычный	Mitsubishi Outlander с системой S-AWC
68–69	незначительный снос	уверенное прохождение поворота
71–72	проявление недостаточной поворачиваемости, активное вмешательство системы стабилизации	сохранение траектории, активное вмешательство системы стабилизации
74–75	критическая недостаточная поворачиваемость, система стабилизации не в состоянии удержать машину на траектории	нейтральная поворачиваемость, активное вмешательство системы стабилизации, незначительный уход с траектории

КТО БЫЛ ПЕРВЫМ?

Понятие «активный дифференциал» известно больше 15 лет. Пионеры – японцы. Фирма «Мицубиси» установила его на задней оси полноприводного «Лансера Эво IV» в 1996 году, а «Хонда» внедрила систему активного распределения крутящего момента на переднеприводное купе «Прелюд» в 1997 году.

Немцы, слывущие любителями высокотехнологичных агрегатов, раскусили прелести системы аж на 10 лет позже. Подобные узлы в качестве опции появились на БМВ-Х6 и «Ауди-S4». По-настоящему массовым активный дифференциал стал только для «лансеров эволюшн». Хотя функцию распределения момента между колесами для своих полноприводных моделей сегодня предлагает добрая половина производителей. Но это не хитрая механика, а лишь электронная имитация.

ТАНЦЫ НА БАЗАЛЬТЕ

Влажный базальт по коэффициенту сцепления схож со льдом. И на более скользком покрытии разница в поведении машин стала еще очевиднее.

При езде змейкой «Мицубиси» с активным дифференциалом допускает бо́льшую раскачку и глубже проваливается в занос. Естественно, совсем разболтаться корме не дает электроника. При углах, близких к критическим, она обрубает тягу и вмешивается в управление. Ехать на такой машине интереснее и при этом не менее безопасно, чем на модификации с обычным дифференциалом.

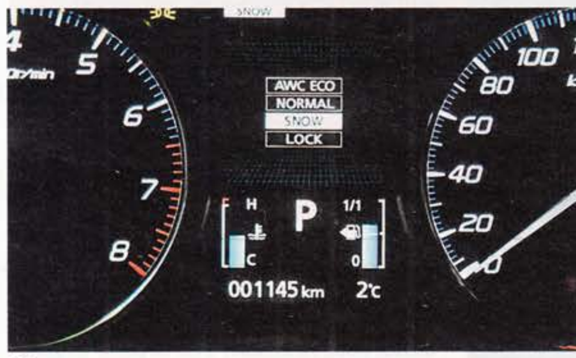
На том же базальте оценили разгон с места – поставив вседорожники на скользкую поверхность сначала всеми четырьмя колесами, а потом только правыми. Оба «японца» не спасовали и уверенно набирали скорость. Чуть более уверенный старт за счет меньшей пробуксовки колес показал «Аутлендер» в «активной» версии. Микста под колесами он и вовсе не заметил. В аналогичной ситуации обычный «Аутлендер» обозначил небольшой увод в сторону, мгновенно исправленный системой стабилизации.

В этом упражнении преимущество сложной схемы не столь очевидно. Да и показательную разницу во времени мы не получили.

У обычного «Мицубиси-Аутлендер» с электронно-управляемым полным приводом три режима работы трансмиссии: передний привод с подключением задней оси *(4WD Eco)*, полный с умным распределением тяги между осями *(4WD Auto)* и полный с заблокированной муфтой *(4WD Lock)*. На кнопке смены режимов – стандартное обозначение *4WD*.









Машины с умной трансмиссией S-AWC можно отличить по соответствующей надписи на переключателе режимов – их стало четыре. Добавлен вариант «снег», когда электроника обеспечивает оптимальную тягу на всех колесах на скользком покрытии.

БЕГ ПО КРУГУ

А теперь обозначаем вешками круг диаметром 30 метров. Какой из автомобилей окажется на нем более быстрым и надежным в управлении?

Стрелка спидометра пляшет около отметки 50 км/ч. Водители накрутили до сотни кругов на каждой машине, накапливая статистику. Пробовали всякие варианты: ездили по часовой стрелке и против нее, с активированной и с отключенной системой стабилизации, по-разному работали педалью газа. И что в итоге?

На круге «активная» машина стабильно оказывалась на десятые доли секунды быстрее. С отключенной системой стабилизации разрыв увеличился. Но если наблюдатель заметит выигрыш «активного» автомобиля, лишь следя за секундомером, то разница в ощущениях водителя – существенная.

Обычный «Аутлендер» не требовал никаких действий рулем. Нужно было лишь выставить баранку на нужный угол поворота и нажимать на акселератор. Выкручивай руль хоть до упора – пока не сбросишь скорость, автомобиль на оптимальную траекторию не вернется. Увеличить скорость не давала система стабилизации.

Активный дифференциал вернул чувство, что управляешь автомобилем, а не примитивным гоночным симулятором.

Небольшой снос, доворачиваешь руль, добавляешь тяги – и машина ныряет внутрь! И даже без электронного ошейника вседорожник остается предсказуемым и безопасным. Значит, цель достигнута!

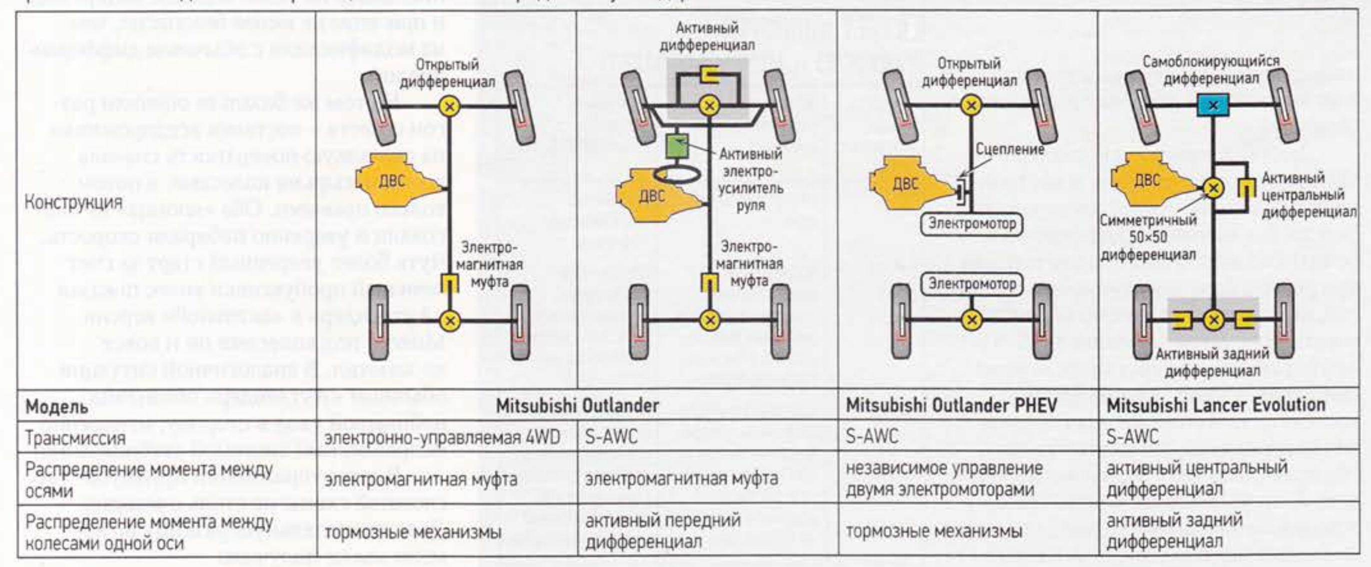
МИНИМАЛЬНОЕ ВРЕМЯ

ПРОХОЖДЕНИЯ КРУГА ДИАМЕТРОМ 30 М, С

Условия движения	Mitsubishi Outlander обычный	Mitsubishi Outlander с системой S-AWC
Водитель 1, с ESP	10,9	10,8
Водитель 1, без ESP	11,2	10,9
Водитель 2, с ESP	11,0	10,5
Водитель 2, без ESP	11,4	10,7

ОДНО НАЗВАНИЕ – РАЗНЫЕ СХЕМЫ

Аббревиатурой S-AWC японцы обозначают не название конкретного узла, а саму идеологию управления вектором тяги. В том или ином виде она применяется на седане «Лансер Эво», бензиновом и гибридном «аутлендерах».



Конструкция				
Модель	Mitsubishi Outlander		Mitsubishi Outlander PHEV	Mitsubishi Lancer Evolution
Трансмиссия	электронно-управляемая 4WD	S-AWC	S-AWC	S-AWC
Распределение момента между осями	электромагнитная муфта	электромагнитная муфта	независимое управление двумя электромоторами	активный центральный дифференциал
Распределение момента между колесами одной оси	тормозные механизмы	активный передний дифференциал	тормозные механизмы	активный задний дифференциал

ЗАГЛЯНЕМ НА КУХНЮ

Активная трансмиссия на «Аутлендере» получила фирменное название S-AWC (Super All Wheel Control). Как и на «Лансере Эво», здесь реализовано управление вектором тяги. Но на «Эво» активный дифференциал стоит на задней оси и добавляет тяги на внешнем по отношению к повороту колесе, ликвидируя недостаточную поворачиваемость. За это отвечают два сцепления, каждое из которых подает крутящий момент на свое колесо.

У «Аутлендера» схема принципиально иная, ведь активный дифференциал стоит спереди. В нем основную роль играет многодисковый фрикцион, выполняющий роль мягкой блокировки. В отличие от механического самоблока, сигнал на сжатие фрикционов идет от электроники, действующей на опережение.

Активный электроусилитель руля на кроссовере компенсирует работу дифференциала, нивелируя резкое подруливание из-за разницы в моментах на правом и на левом передних колесах,– поэтому баранка не вырывается из рук. И конечно, любая нештатная ситуация не обходится без вмешательства электронной системы стабилизации, ограничивающей мощность двигателя и прихватывающей колеса тормозными механизмами.

В начале дуги система стабилизации подтормаживает внутреннее переднее колесо для создания разворачивающего момента. Задействованы только штатные тормоза, поэтому все три машины пока ведут себя одинаково. В середине дуги на полноприводной машине часть момента перебрасывается на заднюю ось. Это дает преимущество перед моноприводной схемой, при которой вся тяга наваливается на передние колеса. На выходе из поворота активный дифференциал с помощью частичной блокировки добавляет момент и на внешнее переднее колесо. Машина с S-AWC точнее следует по траектории, превосходя в этом более простую схему.

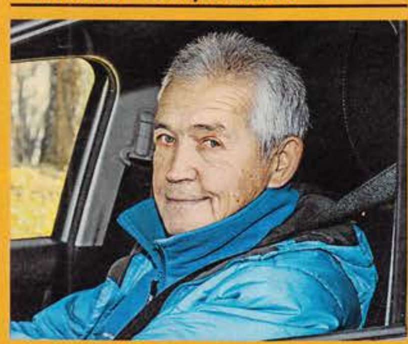


ОНО ВАМ НАДО?

Несмотря на 230 сил под капотом, спортсмен из «Аутлендера» тот еще. Поэтому активный дифференциал нужен не для выигрыша долей секунд на быстрой трассе, а для повышения активной безопасности. К слову, преимущества «активного» автомобиля проявляются не только при движении под тягой, но и при резком сбросе газа – например, когда водитель испугался в экстренной ситуации. В теории активный дифференциал поможет и на бездорожье – фактически владелец получает блокировку передка с электронным управлением. Хотя на серьезном бездорожье скорее перегреется межосевая муфта, чем вы почувствуете помощь умной конструкции.

Итак, двадцать тысяч за активный дифференциал при цене машины в полтора миллиона? Есть смысл! ЗР

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА



Евгений СПЕРАНСКИЙ,
полигон НИЦИАМТ, эксперт лаборатории устойчивости и управляемости автомобилей

Задачи активного дифференциала для спорта и для повседневной езды разные. Гонщику он помогает ехать быстрее, а обычному водителю – безопаснее. У «Аутлендера» с S-AWC меньше склонность к заносу, а реакции на команды водителя более адекватные: в сложной ситуации активный дифференциал позволяет человеку с не самыми лучшими навыками вождения избежать многих ошибок.

«Аутлендер» с обычным дифференциалом требует более точного пилотирования – вывести его из сложной ситуации труднее. Но такой автомобиль мне более интересен с точки зрения управления, ведь я с ним один на один, без вмешательства электроники. А большинству автолюбителей однозначно советую кроссовер с системой S-AWC. И удовольствия получите больше, и безопасность будет выше.



НА КАКОМ МАСЛЕ?

Пять необычных масел. Полиалкиленгликолевое, полностью эстеровое и эстеровое с добавлением микрокерамики. А в качестве фона – качественный «гидрокрекинг» и «наиболее полная» синтетика. Авторы **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

Какое-какое? Полиалкиленгликолевое? Не выговоришь! А можно ли вообще заливать в двигатель эти диковинные масла? И чем они отличаются от обычной синтетики?

ЧТО НОВЕНЬКОГО?

Любое моторное масло – это смесь базового масла и пакета присадок. Сейчас базовые масла принято делить на пять основных групп, о которых подробно рассказано в Нашей справке. Самая крутая группа – пятая, из которой мы и взяли три эстеровых масла, каждое со своими изюминками.

Cupper SAE 5W-40 Full Ester
Самое эстеровое, если можно так сказать: по заявлению производителя, содержит до 80% эстеров и всего 2,5% присадок со специальными металлоплакирующими (фр. *laquer* – покрывать) компонентами.

XENUM WRX 7.5W40
Эстеровое с микрокерамическими присадками на основе нитрида бора. Вообще-то, нитрид бора – мощный абразив, но тут используется очень мелкая фракция, которая, как утверждается, являет собой аналог твердой смазки в зонах трения. Отметим нетрадиционный, «дробный» класс по SAE и немалую цену.

KROON Oil Poly Tech 10W-40
Здесь применена так называемая OSP-технология, при которой в базовое масло на основе ПАО и эстеров включается до 30% специальных полиэфиров – полиалкиленгликолей (ПАГ). Они полностью растворяются в масле и способствуют лучшему растворению

пакета присадок. Отметим высокий индекс вязкости ПАГ (свыше 180 единиц), что обеспечивает хорошие пусковые свойства при низких температурах. Примерная цена – 5000 рублей за 5 литров.

В компанию к эстерам взяли любопытную парочку из третьей и четвертой групп.

ТОТЕК Астра Робот 5W40

Это масло можно считать «самой полной» синтетикой: содержание ПАО максимальное. Об этом говорит наиболее высокая заявленная температура вспышки: 244 °C!

RAVENOL HCS 5W-40 API SL/SM/CF

Эту гидрокрекинговую синтетику примем за точку отсчета. Цена смешная.

Задача испытаний – посмотреть, как работают эти масла в идентичных условиях стендовых испытаний: чего ждать и на что надеяться? При этом мы не будем сравнивать между собой масла четвертой и пятой групп: соревнуются не они, а принципы развития направлений современного «маслостроения».

ДЛИННЫЙ ЗАЕЗД

Практически все маслопроизводители декларируют энергосберегающие функции, снижение износа, исключительную чистоту деталей, а также продленный ресурс масла. Проверить и сопоставить это можно только в ходе длительных стендовых испытаний, обеспечивающих идентичные условия работы для каждого продукта. Методика обкатанная.

Сердце исследовательской установки – стендовый двигатель на базе ВАЗ-2111, причем условия работы масла в нем специально ужесточены.

НАШ КОММЕНТАРИЙ

Производителей базовых масел и присадок – единицы, а потому разнообразию конечных продуктов взяться неоткуда. Испытанные нами масла выпускают малыми объемами. На таких продуктах отрабатывают новые решения. Kroon Oil – бывшая дочка «Шелла», XENUM часто используется в автоспорте, Cupper и ТОТЕК – новинки российского производства. Отнести масло к той или иной группе бывает сложно: производитель не афиширует его состав. Основная часть – НС-масла, остальные, примерно поровну, – дешевые минералки (популярны за океаном и на Ближнем Востоке) и так называемые полные синтетики.

В частности, повышена степень сжатия и введено масляное охлаждение поршней: масло греется дополнительно. Пробы исследовали в химмотологической лаборатории кафедры двигателей, автомобилей и гусеничных машин Санкт-Петербургского политехнического университета и в «Северо-Западном центре экспертиз».

В таких условиях каждое масло отходило по 180 моточасов в режиме, характерном для движения машины по трассе (обычный автомобиль прошел бы за это время примерно 15 000 км); разве что число пусков-прогревов у нас было значительно меньше.

По ходу испытаний мы отбирали пробы масла, чтобы отследить историю его старения. Параллельно замеряли мощность, расход топлива и токсичность отработавших газов. После



RAVENOL HCS 5W-40 API SL/SM/CF

Цена, руб.	1200
Объем, л	5



ТОТЕК Астра Робот 5W40

Ориентировочная цена, руб.	3250
Объем, л	5



Cupper SAE 5W40 Full Ester

Ориентировочная цена, руб.	2600
Объем, л	4



Xenum WRX 7.5W40

Цена, руб.	от 6000
Объем, л	5



KROON Oil Poly Tech 10W-40

Ориентировочная цена, руб.	5000
Объем, л	5

каждого цикла мотор разбирали, чтобы оценить его состояние – в частности, степень износа.

МУЧЕНИЯ ГИДРОКРЕКИНГА

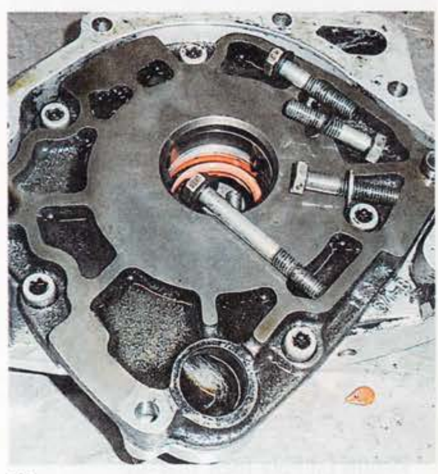
Первым в стендовый мотор залили масло, призванное задать начальный уровень отсчета. Это НС-синтетика RAVENOL HCS 5W-40. Все было нормально, но через 130 моточасов после начала испытаний вязкость вывалилась за верхний предел, определяемый заявленным классом по SAE (16,3 сСт), что всегда приравнивается нами к формальному отказу. Пробег (в пересчете) – чуть больше 11 000 км. Резкое увеличение вязкости и определило заметное ухудшение характеристик двигателя: мощность снизилась на 3%, расход топлива увеличился на 7%.

ЧЕТВЕРТЫМ БУДЕШЬ?

Четвертую группу базовых масел в нашем тесте представляло «самое» синтетическое моторное масло – «ТОТЕК Астра Робот 5W40». И, надо признать, весьма успешно. На фоне гидрокрекингового масла были четко видны преимущества полной синтетики на базе ПАО.

Во-первых, это ресурс. Условные 15 000 км масло проработало легко, его параметры остались в пределах заданных. Темп старения даже в предложенных жестких условиях оказался заметно более низким, чем у масел «младших» групп. И моторные характеристики в конце испытаний не слишком отличались от начальных.

Во-вторых, это масло удивило своими низкотемпературными свойствами: –54 °С – такова температура замерзания! Высокий индекс вязкости (под 170) обеспечивает хорошую вязкостно-температурную характеристику,



Вы верите, что этот масляный насос снят с двигателя, отмолотившего в жестком режиме 180 моточасов? А это так! Работало масло KROON Oil Poly Tech.

ПЯТЬ ГРУПП

Любое моторное масло – это смесь базового масла и пакета присадок. Сейчас базовые масла принято делить на пять основных групп.

Первая группа – обычная минералка, получаемая из тяжелых фракций нефти в присутствии различных растворителей.

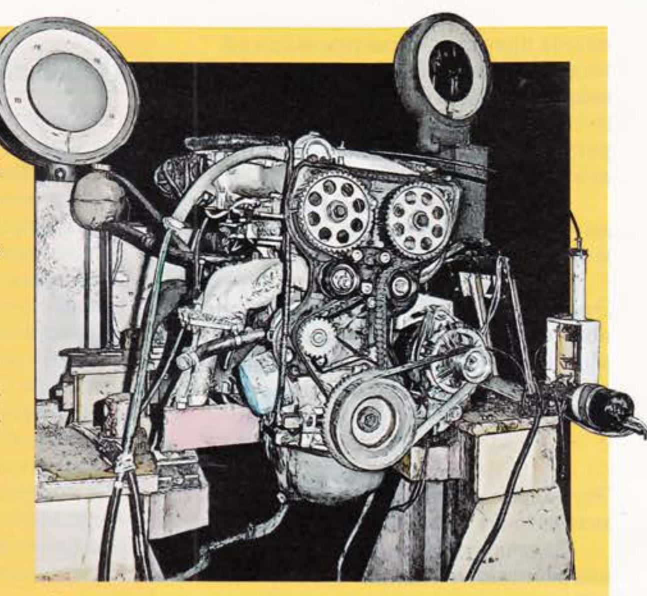
Вторая группа – улучшенные минеральные масла, прошедшие процедуру гидрообработки, повышающую стабильность базового масла, и лучше очищенные от вредных примесей. У них своя ниша, преимущественно в области грузового транспорта, тяжелых судовых и промышленных дизелей, – они используются там, где расходы масла огромны и применение дорогой синтетики разорительно.

Третья группа – базовые масла, полученные по технологии гидрокрекинга (НС-технологии). На интернет-форумах «спецы» презрительно называют эти масла «кряком», хотя они занимают основную часть рынка. Какие-то фирмы позиционируют их как полусинтетические (хотя сами признают некорректность самого термина «полусинтетика»), какие-то называют НС-синтетиками. По сути, это тоже минеральное масло, получаемое из соответствующих фракций нефти, но улучшенное – и по степени чистоты, и по молекулярной структуре.

Четвертая группа – Full Synthetic, или полностью синтетические масла. Их основа – полиальфаолефины (ПАО). Молекулы ПАО – это чисто синтетический продукт, который получается в результате химических реакций преимущественно из нефтяных газов – этилена или бутилена. Такие масла «собирают», как конструктор, а потому их свойства более предсказуемы, чем у минералки. Недостаток ПАО – высокая цена. Поэтому идут в ход маленькие хитрости: почему бы не смешать процентов двадцать-тридцать-сорок ПАО с «кряком» и не назвать такое масло полностью синтетическим? Ведь доля ПАО в синтетике нигде не оговаривается! Хитрость можно разгадать лишь по температуре вспышки, которая указывается в техническом описании масла: у ПАО она стремится к 250 °С и даже выше (бывает и 280 °С), а у чистых НС-синтетик – около 225 °С.

Пятая группа базовых масел объединяет все то, что не попало в первые четыре. И основное, вошедшее в эту группу и получившее активное распространение в производстве товарных масел, – это базовое масло на основе эстеров.

Эстеры – полностью синтетические соединения, полученные не из нефти, а преимущественно из растительного сырья, в основном из рапсового масла. Это чисто синтетический продукт, отличающийся полной стабильностью. Его молекулы имеют заряд, благодаря чему прилипают к металлическим стенкам и уверенно снижают износ. К сожалению, невозможно сделать масло, состоящее из одних эстеров: будут велики потери на трение. Потому масла пятой группы – это тоже смесь, чаще всего эстеров и ПАО, но при этом, поскольку для чистой синтетики часть эксплуатационных свойств получается задать на стадии сборки базового масла, объем пакет присадок может быть существенно меньше.



Стенд на базе специально доработанного мотора ВАЗ-2111.

Реклама

Моя зимняя энергия. Мой Сервис

Для веселых зимних забав – катания на санках, лепки снеговиков, игры в снежки – нужен особый настрой: приподнятое настроение, оптимизм и позитивные эмоции. Обеспечьте себе не только комфорт и безопасность вождения, но также возможность радоваться каждому дню этого волшебного времени года. С 1 ноября 2014 по 31 января 2015 воспользуйтесь эксклюзивными предложениями и получите мощный заряд бодрящей зимней энергии – для себя и своего автомобиля.



Комплексная проверка автомобиля за

2 900 руб.*

+

Стеклоомывающая жидкость WinterFit (5 л) в подарок!



Выгодные пакетные предложения на замену тормозных колодок



Особые условия приобретения колес в сборе и элементов стайлинга

Звезда с подсветкой

19 900 руб.**



Аксессуары для активного отдыха и оригинальные предметы коллекции «Мерседес-Бенц»

Детские санки, B6 695 1885

9 600 руб.



* Цена указана для Москвы. Цена для Санкт-Перетбурга – 2 600 руб., для других регионов – 1 800 руб.

** Цена указана за комплект без стоимости установки.

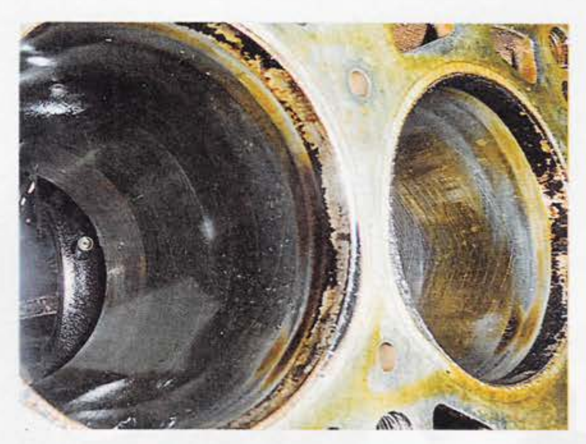
Подробности акции уточняйте в ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» и у официальных дилеров.

www.mercedes-benz.ru/winter



Mercedes-Benz

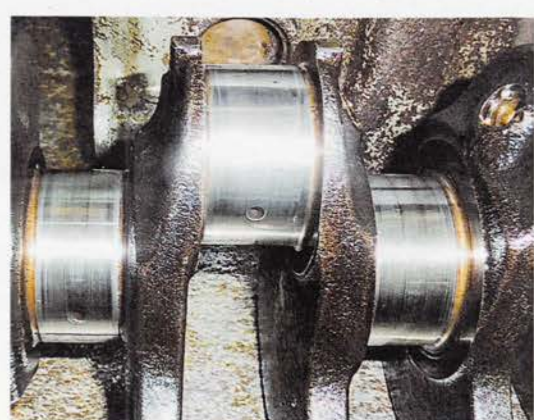
The best or nothing.



«Карельская береза» на поверхности цилиндров – защитный слой, который формирует масло Cupper. Судя по цвету, действительно «куппер» – явный намек на медь.

На шейках вала тоже оттенки рыжего появились, если приглядеться.

А это – поршень по окончании цикла испытаний на масле KROON Oil Poly Tech.



гарантирующую оптимальную работу масла как при высоких температурах в нагруженных режимах, так и при холодном пуске.

Угар за весь цикл испытаний был минимальным. Сказалась малая летучесть, что косвенно подтверждается самой высокой температурой вспышки среди всех масел этой группы. А также результатами замеров токсичности отработавших газов: выход остаточных углеводородов заметно меньше, чем при работе мотора на других маслах, – нетопливная, то есть масляная, составляющая токсичности заметно уменьшилась. Откуда знаем, что именно масляная? Оттуда, что топливная составляющая при одном и том же бензине и одинаковых регулировках дает разницу только в пределах погрешности.

Уровень загрязнений в двигателе характерен для синтетик: невелик, но все-таки заметен.

МЕДЬ В МАСЛЕ

Первым представителем пятой группы было масло Cupper 5W40 Full Ester. Новый оригинальный пакет присадок, содержащий медь, должен обеспечивать металлоплакирующие свойства. Что это означает? На рабочих поверхностях деталей будет формироваться тонкая медная пленка, сглаживающая



шероховатости, а также защищающая узлы трения от задира и износа. Положенные 15 000 км масло выдержало. После вскрытия двигателя увидели, что поверхности цилиндров стали напоминать шпон карельской березы – и цветом, и рисунком. Это и есть медь. А взвешивание деталей вообще повергло в шок: на вкладышах подшипников вместо убыли наблюдалось устойчивое увеличение массы! Минимальное, на уровне нескольких миллиграммов, – но увеличение! Неужели медь из масла перешла на рабочие поверхности вкладышей?

И еще одно чудо: щелочное число в свежей (до испытаний) пробе масла составило всего около 3 мг КОН/г вместо привычных 6–10 КОН/г. Ошибка? Перемерили несколько раз – всё верно! И после испытаний оно снизилось лишь чуть-чуть. Вот что дает сочетание эстеровой основы и металлоплакирующего пакета присадок. С кольцами обошлось без чудес, но темп износа реально меньше, чем на эталонной гидрокрекинговой синтетике.

Ресурс похуже, чем у масла «ТОТЕК Астра Робот» на базе чистых ПАО, но значительно лучше, чем у эталонного «гидрокрекинга». Оно и понятно: присадки работают интенсивно, но их немного – поэтому ресурс масла не может быть бесконечным. Но напоминаем: условные 15 000 км масло честно отработало.

БЕЛОЕ НА ЧЕРНОМ

«Эстеро-керамическое» масло Xenum WRX 7.5W40 с микрокерамикой дало рекордно низкую скорость износа поршневых колец и цилиндров, вдобавок снизилась скорость износа и у подшипников. «Твердая смазка» из нитрида бора работает! Энергосберегающий эффект в масле проявился как раз там, где обычным моторам приходится особенно



Слева – донышко банки, в которой хранится проба масла ТОТЕК. Всё чисто, никакого осадка. А справа – проба Xenum. Долго трясли банку, но белый осадок так на дне и остался.



Это тоже пробы Xenum: левая была отобрана через 5 моточасов, средняя – через 40 моточасов, правая – по окончании испытаний. Масло цвет поменяло, а осадок все тот же и того же цвета.

Экономия в прогрессии

Российский рынок свечей зажигания для автомобильной техники поражает разнообразием представленных моделей самого широкого ценового диапазона. Множество производителей и технологий — от самой дешевой продукции массового спроса до более дорогих высокотехнологичных образцов — заставляет автолюбителя очень серьезно подойти к выбору оптимального варианта. Например, DENSO предлагает сразу несколько серий свечей зажигания. О том, как сориентироваться в этом многообразии и сделать правильный выбор, рассказывает специалист компании DENSO Виталий Гисич.



Корпорация Denso — один из ведущих мировых производителей свечей зажигания. Ее опыт и компетентность заслуженно получили признание во всем мире — Denso разрабатывает и предлагает инновационную продукцию высочайшего уровня качества, используя самые передовые технологические решения. Именно Denso были созданы первые в мире свечи зажигания — свечи TT — с тонкими электродами, не содержащие драгоценных металлов, таких как платина или иридий.

Можно с полным правом сказать, что данная тенденция — уменьшение диаметра центрального и боковых электродов, как наверняка заметили многие автолюбители, — сегодня является ключевым направлением развития в производстве свечей зажигания.

Но вернемся к поставленному выше вопросу: как выбрать свечи для своего авто? Что предпочесть: традиционные и недорогие никелевые свечи, более дорогие свечи, содержащие драгоценные металлы, или никелевые свечи TT со встречными электродами с уменьшенным диаметром?

Ответ на эти вопросы зависит собственно от целей, которые ставит для себя и своей машины автолюбитель. По большому счету, таких целей может быть всего три. Это, во-первых, рутинная плановая замена, во-вторых, улучшение КПД двигателя и, в-третьих, увеличение межсервисного интервала путем установки свечей зажигания с повышенным ресурсом.

Конечно же, с первого взгляда кажется, что традиционные никелевые свечи обходятся дешевле. Но расчёт напрямую, как говорится, «в лоб», в данном случае — плохой советчик. Давайте считать вместе. Свечи TT имеют выполненный из сплава на основе никеля центральный электрод диаметром 1,5 мм, что меньше, чем у обычных свечей, и боковой электрод с встречно выступающим шипом.



Благодаря этому свечи TT обеспечивают более надежное зажигание топливовоздушной смеси. Свечи TT по параметрам воспламенения близки к свечам премиум-класса Iridium даже в холодное время года, но продаются по более доступной цене. Кроме того, они позволяют сократить расход топлива. Это очень важный параметр. Даже 2–3% выигрыша в расходе топлива в пересчёте на срок службы свечи дают колоссальную экономию. За 20 тыс. км пробега — стандартный срок службы обычной никелевой свечи — при расходе 10 литров на 100 км и цене топлива 30 руб. мы потратим примерно 60 000 руб. 2–3% сокращения потребления топлива от данной суммы — это 1200–1800 руб. При средней стоимости комплекта 600 руб. свечи не то что обойдутся вам даром, а вы на них еще и «заработаете» от 600 до 1200 руб. Здорово? Не то слово!



Идем дальше. Если вы так же, как DENSO, стремитесь к совершенству и хотите оптимально потратить свои заработанные, подчас нелёгким трудом, деньги, вам стоит внимательнее присмотреться к иридиевым свечам. Иридиевые свечи обладают уникальным сверхтонким электродом 0,4 мм, что обеспечивает превосходные характеристики зажигания и сгорания смеси. А это улучшенная динамика автомобиля наряду с экономией топлива в крейсерских режимах езды. Такие свечи обладают также увеличенным ресурсом за счет коррозионной стойкости иридия.



Вершиной эволюции свечей зажигания являются иридиевые свечи суперзажигания (SIP). Благодаря встречным электродам они отличаются еще более высокими характеристиками зажигания и экономичности. А за счет меньшего энергопотребления эти свечи продлевают жизнь вашему аккумулятору и обеспечивают надежный пуск даже в сильные морозы.



Иридий ценится и теми, кто предпочитает реже заглядывать под капот, так как иридиевые свечи обладают более длительным сроком службы и увеличенными интервалами замены, поэтому в пересчете на рубли за время эксплуатации автомобиля они получаются экономически значительно выгоднее простых никелевых свечей.

Мы привели основные факторы, окончательный выбор остается за вами, уважаемые автолюбители! Считайте внимательнее!

На правах рекламы

Физико-химические параметры

Наименование	Вязкость при 40 °C, сСт	Вязкость при 100 °C, сСт	Вязкость при 150 °C, сСт	Щелочное число, мг КОН/г	Температура вспышки, °C	Температура застывания, °C
RAVENOL HCS	82,6/126,1	14,18/17,23	5,91/6,57	9,7/6,2	225/182	–39/–32
TOTEK Астра Робот	94,2/104,2	15,14/15,87	6,14/6,31	7,7/5,7	242/228	–54/–50
Cupper Full Ester	99,0/119,3	14,23/15,74	5,58/5,87	3,4/2,6	241/230	–42/–37
Xenum WRX	92,7/117,0	14,10/15,59	5,64/6,11	9,0/6,2	222/196	–40/–36
KROON Oil Poly Tech	98,4/113,6	14,76/15,71	5,86/6,05	9,4/6,9	226/206	–49/–46

Примечание. Перед косой чертой – показатели на момент начала испытаний, после нее – конечные данные.

Изменение массы деталей и содержания продуктов износа

Наименование	Изменение массы контрольных деталей, мг				Изменение содержания продуктов износа в масле, ppm	
	Верхние шатунные вкладыши	Нижние коренные вкладыши	Первые поршневые кольца	Маслосъемные кольца	Железо	Алюминий
RAVENOL HCS	– 18,0	– 12,2	– 19,3	– 12,0	25,3	74,5
TOTEK Астра Робот	– 13,8	– 8,6	– 17,3	– 11,3	19,8	58,0
Cupper Full Ester	1,5	– 1,8	– 16,2	– 11,0	14,2	40,3
Xenum WRX	– 14,0	– 8,6	– 15,0	– 10,8	11,7	48,1
KROON Oil Poly Tech	– 14,5	– 9,0	– 16,8	– 11,5	19,5	52,2

Низко- и высокотемпературные отложения

Наименование	Низкотемпературные отложения		Высокотемпературные отложения, баллы ВТО по аналогу шкалы ПЗВ*
	Изменение массы маслоотделителя в клапанной крышке, мг	Изменение грибка масляного насоса, мг	
RAVENOL HCS	44	162	1,75
TOTEK Астра Робот	37	140	1,25
Cupper Full Ester	37	141	1,25
Xenum WRX	39	134	1,25
KROON Oil Poly Tech	24	91	0,5

*Согласно баллам ВТО оценка 0,0 – чистый поршень, 6,0 – полностью загрязненный.

тяжело – в максимальных режимах и, что выглядит странным для непрофессионалов, в режиме холостого хода. В первом случае на все детали действуют максимальные нагрузки, которым должно противостоять масло. Во втором – нагрузок нет, но и скорость относительного движения деталей, заставляющая их «всплыть» на слое масла, очень мала. Потому работает не все масло, а в основном его присадки.

Но без дегтя не обошлось. **Во-первых,** скорость старения этого масла из эстеровой группы оказалась заметно выше, чем у масла Cupper, – Xenum проиграл даже маслу TOTEK из группы ПАО. Цикл испытаний выдержан, но запас ресурса по его окончании был минимальным. По нашему мнению, это следствие более жестких условий работы масляной пленки в присутствии микрочастиц керамики. Очаговые локальные температуры в зонах трения, где работают твердые микрочастицы, могут повышаться, а это неизбежно портит базу масла.

Во-вторых, низкотемпературные свойства этого масла тоже оказались не ахти. Впрочем, нестандартные «7.5» в классификации по SAE ничего другого и не обещали.

И еще. После того как пробы масла некоторое время постояли на полочке, в них обнаружился плохо смываемый осадок! Даже долгое взбалтывание пробы не удаляло его с донышка бутылки. Чудес не бывает: керамика – тяжелая, долго удержать ее в объеме масла невозможно. Конечно, осадка было немного, но от него как-то не по себе. Успокаивает лишь тот факт, что масло на нашем рынке присутствует не первый день, но никаких связанных с ним «страшилок» вроде бы не обнаружено.

Отметим, что цвет проб менялся интенсивно. Изначально масло напоминало по цвету кефир: белое-белое. Через 40 моточасов оно уже стало похоже на обычное масло – темное, но осадок все равно был белесым. Нитрид бора, однако.

«ПОЛИ ТЕХ» В ПОЛИТЕХЕ

Испытания проводились в лаборатории кафедры двигателей питерского политеха. Как же пройти мимо масла с таким знакомым именем – KROON Oil Poly Tech? Единственное на нашем рынке масло группы ПАГ в целом подтвердило то, что гласило описание. Главное – при вскрытии мотора после 180 моточасов работы в жестких режимах мы обнаружили практически чистые поршни! Высокотемпературных отложений фактически не было, зона поршневых канавок оказалась чистой. А это значит, что кольца на этом масле работают нормально, никакого залегания ожидать не приходится.

Уровень низкотемпературных отложений оказался ниже, чем у других масел. Похоже, что полиалкиленгликолевая база масла их растворяет, как и было обещано производителем. И с ресурсом всё нормально: 15 000 км масло «прошло» с запасом на еще несколько тысяч километров.

Что касается ресурса двигателя и защиты от износа, всё тоже очень достойно, на уровне лучших эстеровых образцов и значительно лучше, чем у базовой НС-синтетики. А вот с «холодными» свойствами не так однозначно. Температура застывания – под минус пятьдесят, и это один из лучших показателей, а вот индекс вязкости не самый высокий. Не зря указан класс 10W-40 по SAE.

МАСЛА ИЗ БУДУЩЕГО

Кто сказал, что все моторные масла льют из одной бочки? В ходе испытаний мы сделали для себя два важных открытия.

Во-первых, НС-масла за свою цену работают вполне достойно и не способны испортить даже самый современный мотор.

Во-вторых, есть более интересные варианты, чем самая распространенная на рынке третья группа. И каждое из рассмотренных масел имеет свои плюсы при единственном минусе – высокой цене. Но за хорошее и заплатить не грех, тем более что переплата чаще всего не превышает стоимости одной-двух заправок топливом. Если же учесть эффект энергосбережения (экономия бензина в среднем на 2–4%), улучшение динамики автомобиля, пусковых свойств и снижение скорости износа двигателя, то переплата и вовсе не выглядит пугающей.

Любое из испытанных нами масел можно безбоязненно заливать в мотор. По нашим сведениям, тот же Xenum очень любят гонщики. Cupper с его медью до сих пор кажется чем-то необъяснимым, но ведь выдержал же! К маслу TOTEK нет никаких вопросов. А полиалкиленгликолевое масло KROON Oil Poly Tech вообще расходится на ура. Короче, используйте смело – конечно, если группа качества выбранного масла согласуется с требованиями инструкции по эксплуатации автомобиля.

Впрочем, свое мнение не навязываем. Выбирайте сами. И – счастливого пути! ЗР


PROFESSIONAL DRIVE
FELIX
OEM quality
Выбор автозаводов
ASTM INTERNATIONAL
Соответствует ASTM
SAE INTERNATIONAL
Превосходит SAE
PROFESSIONAL G12+
ANTIFREEZE
FELIX -40
CARBOX
5 kg
250 000 km
Extended working life
RED
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
АНТИФРИЗ
СООТВЕТСТВУЕТ СТАНДАРТАМ, ЗАЛИВАЕТСЯ В АВТОМОБИЛИ
NISSAN
HONDA
mazda
РЕКЛАМА

Скребницей чистил он коня…
А. С. Пушкин

СМАХНУТЬ И СКОЛОТЬ

Щетки-сметки и скребки | **Соперники** 20 образцов | **Автор** Михаил Колодочкин

Пушкинский гусар чистил своего скакуна скребницей и при этом все время ворчал. Зато конь, надо полагать, переносил процедуру спокойно. А ведь скребница, если верить словарям, – это железная щетка! Тут даже автомобиль задрожать может.

Щетки-сметки – расхожий товар, уделять которому внимание как-то не принято. Купил первую попавшуюся – и бросил в багажник. Удобно ли ею пользоваться? Где она сделана? В лучшем случае оценишь размеры и глянешь на ценник. Не понравится – всегда можно купить другую.

Мы же приобрели для сравнения два десятка разных щеток. И быстро поняли: выстраивать их по ранжиру бесполезно. Цены на каждую разнятся чуть ли не вдвое – в зависимости от места продажи, а различия порой сводятся лишь к непроизносимым восточным названиям. Да и кто с журналом в руках бросится выискивать на прилавках какую-то определенную щетку? Поэтому мы изложим лишь общие принципы, согласно которым нужно выбирать «скребницу».

Основу чаще изготавливают из недорогих пластиков, которые боятся всего на свете – ударов, морозов и даже ультрафиолетового излучения. Поэтому предпочтительнее поликарбонатные изделия, которые стойко переносят указанные неприятности. Такие щетки прозрачные, причем цвет рукоятки одинаков по всей толщине.

Теперь о щетине. Какая лучше – мягкая или пожестче? Жесткая лучше смахивает даже плотный снег, причем лакокрасочное покрытие кузова щетка не повредит – оно достаточно прочное. В угоду боязливым клиентам выпускают изделия с распушенной щетиной (с подобием кисточек



В 20-градусный мороз эти щетки отработали свое на первых же секундах.



А это – прочное изделие из поликарбоната.

Щетка с телескопической рукояткой. Выглядит неплохо, но гнется подобно удочке. И на морозе без перчаток лучше не работать: про утепление длиннющей рукояти забыли. У скребка оригинальное крепление, позволяющее переставлять его в новое рабочее положение по мере износа.



Реклама.

СОЗДАН ДЛЯ БЕЗДОРОЖЬЯ. ОБНОВЛЕН ДЛЯ ГОРОДА.

НОВЫЙ UAZ PATRIOT ОТ 559 000 РУБ.*



Передние фары нового дизайна со светодиодными вставками и дневными ходовыми огнями



Навигационная мультимедийная система с 7" дисплеем: GPS / Glonass (с картами России, Украины, Белоруссии и Казахстана), AUX, USB, MP3, Bluetooth



Новая комбинация приборов с маршрутным компьютером и датчиком температуры наружного воздуха



Новая решетка радиатора и передний бампер с увеличенными противотуманными фарами



Камера заднего вида



Подогрев всех сидений



Воспользуйтесь программой утилизации и обновления парка автомобилей

* Цена действительна при приобретении UAZ PATRIOT 2014 года производства в базовой комплектации по программе утилизации и обновления парка автомобилей на условиях обмена (trade-in) бывшего в употреблении автомобиля любой марки на новый автомобиль UAZ PATRIOT или при сдаче автомобиля в утилизацию. При этом максимальная выгода достигается путем сдачи автомобиля в утилизацию. Подробности в салонах официальных дилеров UAZ и на сайте www.uaz.ru. Телефон горячей линии 8 800 100 00 42. Предложение действительно до 31 декабря 2014 года.



на концах), – особого проку от этого нет, но сердцу спокойнее.

Телескопические ручки нужны только для очистки крыши вседорожника или минивэна. В раздвинутом состоянии они теряют жесткость, норовят провернуться или сложиться против вашей воли.

Почти каждая щетка-сметка оснащена скребком. Его основная задача – скалывать со стекла лед, поэтому он должен быть стойким к ударным нагрузкам на морозе. Предугадать поведение скребка нельзя, но помните, что дрянной пластик, который при комнатной температуре вообще не гнется, на холоде быстро сломается. Скребок из поликарбоната служит дольше. Рукоятка должна быть покрыта мягким пористым материалом вроде пенорезины, тогда на морозе можно обойтись без перчаток. И если вы все-таки хотите пользоваться длинной щеткой, убедитесь, что накладку-утеплитель поместили в удобном месте, а не где-нибудь возле щетины. А еще хочется, чтобы у щетки был герметичный чехол, куда ее можно прятать после очередной борьбы со снегом – дабы не разводить сырость в багажнике.

Идеальную щетку мы так и не нашли – пришлось изобрести свою «идеальную щетку». Вдруг кто-то воплотит задумку? ЗР

НАШИ СОВЕТЫ



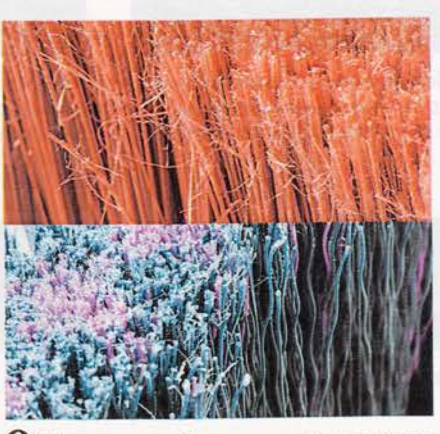
Никогда не используйте для удаления льда:

- ✖ **компакт-диски** – точнее, их половинки. Сломать ровно не получится – будут рваные кромки, а значит, на краске появятся царапины. Коробки от дисков тоже не годятся: пластик тонкий и крошится на морозе – кончится тем, что сломаете коробку и испортите себе настроение;
- ✖ **банковские карты:** для стекол они, конечно, безопасны, но саму карточку вы точно изуродуете. Впрочем, есть шанс создать самый дорогой скребок в истории;
- ✖ **щетки стеклоочистителя:** толку мало, да и щетки жалко;
- ✖ **металлические скребки**



Рукоятка утеплена по всей длине, и это правильно.

Самая смешная «скребница» из попавших к нам на испытания. При желании можно работать обеими руками – хватайся хоть за ручку, хоть за один из «лепестков»: рабочих поверхностей аж три! А вот цена отнюдь не смешная: от 700 до 1700 рублей.



Щетина может быть красивой, но помните и о жесткости: излишне мягкая щетка пользы не принесет.

БАЗОВОЕ ПРЕВОСХОДСТВО

CHERY TIGGO FL ЗА 585 900 РУБЛЕЙ









МАКСИМУМ ОПЦИЙ В БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ!



Новый Chery Tiggo – это пожалуй лучший выбор автомобиля за 585 900 рублей! Отличные внедорожные качества, двигатель 126 л. с., просторный салон и базовая комплектация с набором опций, которому могут позавидовать топ-модели других брендов. Мы не боимся сравнений и готовы к ним!

В левой колонке – перечень опций, входящих в базовую комплектацию Chery Tiggo. Сравните его с базовой комплектацией любого другого внедорожника. Если опция есть – поставьте галочку. Если нет – стоимость ее установки. Сравните реальную цену на автомобили – и делайте выводы. Кстати, вам не придется никуда ехать за новым Chery Tiggo: он будет ждать прямо в салоне!

Опции, доступные в базовой комплектации	Базовая комплектация CHERY TIGGO	Базовая комплектация другого автомобиля
Кондиционер	☑	☐
Магнитола (CD, MP3, USB) с управлением на руле	☑	☐
Сигнализация с иммобилайзером	☑	☐
Светодиодные дневные ходовые огни. Противотуманные фары	☑	☐
Система контроля парковки (задние датчики)	☑	☐
Электрические зеркала заднего вида с подогревом	☑	☐
Подогрев передних сидений	☑	☐
Электрические стеклоподъемники, все	☑	☐
Фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира	☑	☐
Антиблокировочная система тормозов (ABS) с системой распределения тормозных усилий (EBD)	☑	☐
Дисковые тормоза. Передние – вентилируемые	☑	☐
Литые диски	☑	☐
Полноразмерное запасное колесо	☑	☐
Окраска в цвет металлик	☑	☐
Доставка до дилера	☑	☐
Цена с учетом всех опций	585 900 руб.	

Реклама.

* При покупке автомобиля Chery Tiggo FL в кредит на условиях договора о кредите на приобретение ТС: аванс 30%, срок кредита 12 месяцев, сумма кредита 410 130 рублей, ставка 8,9% годовых, размер ежемесячного платежа 35 847,46 руб., ТС предоставляется в залог Банку до полного погашения кредита, страхование ТС от рисков «Угон» и «Ущерб» (выгодоприобретателем по рискам «Угон» и «Ущерб» (полная конструктивная гибель) выступает Банк) в соответствии с тарифами выбранной заемщиком страховой компании, страхование заемщика по рискам: «смерть вследствие несчастного случая» и «установление инвалидности 1 и/или 2 группы вследствие несчастного случая и/или болезни» выгодоприобретателем выступает Банк. Условия действительны на 07.10.2014г. и могут быть изменены. Данное предложение носит исключительно информационный характер и не является публичной офертой по ст. 437 (2) ГК РФ. ЗАО «КБ Европлан». Лицензия Банка России № 3052.

** В зависимости от того, что наступит ранее.

Горячая линия Chery: 8 (800) 555-999-8

www.chery.ru

ПО ЗАВЕТАМ ВАСИЛИЯ АЛИБАБАЕВИЧА

ЧТО ТАКОЕ ADBLUE?

AdBlue – это раствор технически чистой мочевины (32,5%) в деминерализованной воде (67,5%). Он применяется в качестве добавочной рабочей жидкости в дизелях, использующих технологию селективной каталитической нейтрализации SCR. Эта технология подразумевает дозированный впрыск **AdBlue** в поток отработавших газов в присутствии катализатора – при этом происходит реакция превращения оксидов азота в безвредные азот и воду. Использование **AdBlue** позволяет дизельным моторам достигать уровня требований экологических нормативов Евро-4, -5 и -6.

AdBlue не стоит путать с обычной мочевиной. Мочевина, она же карбамид, – это азотное удобрение, добавка к кормам жвачных животных, компонент отдельных лекарств и т. п. Технологии приготовления этих продуктов сильно различаются, а любые доморощенные технологии неизбежно перерастут в дорогостоящий ремонт.

Примерный расход **AdBlue** составляет 3–6% расхода топлива.

Тест жидкостей AdBlue для дизельных автомобилей | **Десять** образцов | **Автор** Михаил Колодочкин

Кажется, что это было буквально вчера. Коллега наткнулся на неожиданное сообщение в новостях: мол, дизельные автомобили собираются во благо экологии потчевать мочевиной! Тогда это воспринималось как известие о шнобелевских премиях, однако же всё вышло наоборот…

Конечно, с мочевиной дизтопливо не смешивают и сегодня. А вот жидкость AdBlue стала неотъемлемым расходником современного дизельного автомобиля и даже удостоилась отдельного бака.

Более того, расхожая цитата про Василия Алибабаевича, разводившего в известной кинокомедии топливо ослиной мочой, обрела новую практическую реализацию. Теперь, наряду с плохим топливом, нас запросто могут угостить и дрянной «автомочевиной».

Кстати, по нашим сведениям, примерная потребность в AdBlue по России – около 5000 тонн в месяц. При этом больше половины продаваемой жижи – некондиция.

AdBlue заливают не только в грузовики, но и в легковушки – в дизельные БМВ-Х5 и -Х6, «фольксвагены» с моторами TDI, «мерседесы» с двигателями «Блютек»… Процесс, как говорится, пошел, и потому особенно интересно узнать, в самом ли деле у нас всё плохо с качеством AdBlue.

На испытания в лабораторию государственного НИИ химических реактивов и особо чистых химических веществ (ФГУП «ИРЕА») мы отправили десять канистр с водным раствором AUS 32. Именно так химики величают ту самую AdBlue, которую большинство автомобилистов по-шоферски называет мочевиной, хотя это вовсе не одно и то же.

МОЖНО ЛИ ИСПОРТИТЬ МОЧЕВИНУ?

Оказывается, можно! Из десяти проверенных образцов AdBlue только три удостоились сухой строчки

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Юлий КУНИН,
заведующий отделом экологической безопасности и устойчивого развития транспорта Научно-исследовательского института автомобильного транспорта



Ситуация с жидкостью **AdBlue** – типичный пример того, что порой хорошая идея из-за бессистемной реализации погибает, не родившись. Когда в 2005 году принимался первый в России технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», соответствующий передовому европейскому законодательству, Минтранс России, предвидя «трудности перевода», поставил условие, что будет разработан и принят план внедрения этого документа. В нем, кроме всего прочего, следовало предусмотреть мероприятия по обеспечению поставки на рынок качественной эксплуатационной жидкости. Увы, ничего не было сделано. Теперь же под предлогом отсутствия этой жидкости принята поправка в Технический регламент (постановление Правительства РФ от 30 июля 2014 года № 730), позволяющая производителям отключать функцию ограничения мощности двигателя при отсутствии жидкости или при неработающей системе селективной очистки выбросов отработавших газов SCR от вредных оксидов азота. А это был единственный рычаг, заставлявший водителя эксплуатировать автомобиль на территории России в полностью снаряженном состоянии, с работающей системой нейтрализации. Теперь мы будем иметь автомобили, соответствующие по комплектации Евро-4 и выше, а по выбросам – Евро-1 и ниже. Хотели как лучше, а получилось… некрасиво!

Реклама

SAPFIRE
PROFESSIONAL

БЕРЕЖНЫЙ УХОД КРУГЛЫЙ ГОД!

SAPFIRE
WINDSHIELD
DE-ICER & DEMISTER
Glass Defroste
АНТИЛ
ANTI REAGENT
500 ml
АНТИРЕАГЕНТ
Набор многофункциональный
Micro Fibre
Multiple car Cleaning cloth
3 салфетки
МикроФибра
100% Absorbent

www.sapfire.ru
многоканальный телефон: 8(800) 333-18-31

10

BOREALIS

Borealis Agrolinz Melamine GmbH, Австрия

Цена, руб. (за 20 л)	**720**
Дата изготовления	**январь 2014 года**

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по массовой доле карбамида, плотности при 20 °С, коэффициенту преломления при 20 °С, массовой концентрации альдегидов, кальция, магния, натрия. Найдены следы антислёживателя.

9

АРТЭКО РУС

ООО «Артэко Рус», Пермь

Цена, руб. (за 10 л)	**299**
Дата изготовления	**21 февраля 2014 года**

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по массовой доле карбамида, плотности при 20 °С, коэффициенту преломления при 20 °С и массовой концентрации натрия. Дополнительная проверка выявила наличие антислёживателя.

8

ЭКОТРАК

ООО «Артэко Рус», Пермь

Цена, руб. (за 20 л)	**450**
Дата изготовления	**17 июня 2014 года**

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по массовой концентрация кальция и натрия. В препарате обнаружен антислёживатель.

7–4

ACHEMA-ЭКОТРАК

AB ACHEMA, Литва

Цена, руб. (за 20 л)	**550**
Дата изготовления	**5 мая 2014 года**

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по показателю щелочности: 0,3% при норме ≤0,2%.



Отдельный бак под AdBlue – признак современного дизельного автомобиля.

7–4

AWM DEF BLUE

ООО «Тосол-Синтез-Инвест», Дзержинск

Цена, руб. (за 20 л)	**514,94**
Дата изготовления	**3 марта 2014 года**

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по массовой концентрация натрия: 1,2 мг/кг при норме 0,5 мг/кг. Есть следы антислёживателя.

в протоколе: «Соответствует нормам ISO 22241-2-2009». Кстати, каждый препарат проверялся по 19 параметрам, из которых далекому от химии человеку понятен разве что один – плотность при 20 °С. В тонкости лезть не будем – для этого есть протоколы.

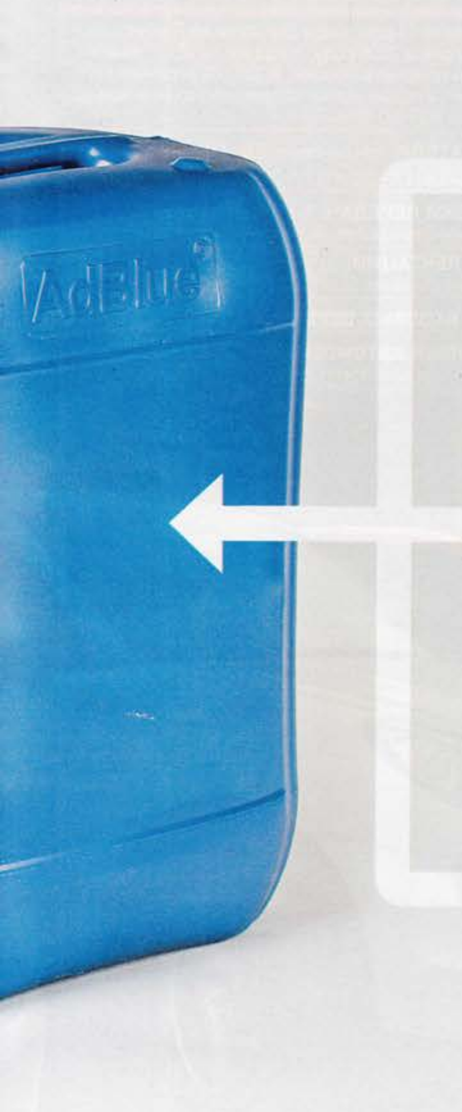
Препараты, получившие негативную оценку, на всякий случай перепроверили по другой технологии. Реабилитации не случилось: во всех жидкостях, не прошедших по содержанию натрия, обнаружен «Уресофт» – так называемый антислёживатель (непорядок с натрием указывает на наличие антислёживающей добавки). А для производства AdBlue необходим карбамид высокой очистки (марки А), без добавок.

Для чего вообще нужен этот самый антислёживатель? Карбамид используют также в качестве сельскохозяйственного удобрения – и, чтобы удобнее было разбрасывать гранулят по полям, обрабатывают его модификатором «Уресофт-150», который предотвращает слёживание, слипание гранул. Но что хорошо для удобрения, то смертельно для двигателя: «Уресофт-150» выводит из строя систему селективной каталитической нейтрализации SCR и узлы выхлопной системы.

Итак, исследование показало, что из отобранных нами образцов лишь 30% годны к применению. Результат ниже плинтуса.

А КОМУ НУЖНА ЭКОЛОГИЯ?

Нам с вами – кому же еще? Чего нельзя сказать ни о продавцах «ослиной мочи XXI века», ни о тех, кто внес очередные изменения в Технический регламент. На сей раз росчерком пера разрешено отключать функцию бортовой диагностики автомобилей, обеспечивающую работоспособность системы очистки газов в период эксплуатации. Ее смысл заключается в принудительном снижении мощности двигателя на 40% (после многократного предупреждения водителя и только после очередной остановки двигателя) в случае отсутствия жидкости AdBlue в баке и при других неисправностях, имеющих следствием повышенное содержание NO_X в отработавших газах. Иными словами, система переводила мотор в аварийный режим, который позволял добраться до ближайшего сервиса. Поскольку систему разрешили отключать, то теперь двигателю нет разницы, есть ли в бачке AdBlue или нет: будет



ROSBLUE 7–4

ООО «Инвест»

Цена, руб. (за 20 л)	470
Дата изготовления	9 июня 2014 года

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по массовой концентрация натрия: 0,8 мг/кг при норме 0,5 мг/кг. Кроме того, обнаружен антислёживатель.

VITEX BLUE 7–4

ООО «Ви Кемикалз», Дзержинск

Цена, руб. (за 20 л)	620
Дата изготовления	17 июня 2014 года

Испытанный образец не соответствует нормам ISO 22241-2-2009 по массовой концентрации натрия: 1,1 мг/кг при норме 0,5 мг/кг. Обнаружен антислёживатель.

LIQUI MOLY Diesel Exhaust Fluid 3

ЗАО «Обнинскоргсинтез» для LIQUI MOLY

Цена, руб. (за 20 л)	920
Дата изготовления	16 июня 2014 года

Испытанный образец соответствует нормам ISO 22241-2-2009.

PULAWY 2

ZA «PULAWY», Польша

Цена, руб. (за 20 л)	790
Дата изготовления	12 июля 2014 года

Испытанный образец соответствует нормам ISO 22241-2-2009.

SINTEC 1

ЗАО «Обнинскоргсинтез»

Цена, руб. (за 20 л)	540
Дата изготовления	4 мая 2014 года

Испытанный образец соответствует нормам ISO 22241-2-2009.



работать с полной отдачей. Но для нас с вами разница есть! Теперь фактически отменены требования 4-го и 5-го экологических классов для дизелей, что автоматически переводит эти автомобили по выбросам оксидов азота на уровень Евро-1 и даже Евро-0. Иными словами, современный дорогой тягач будет выбрасывать в воздух вредных веществ не меньше, чем древний КамАЗ.

Конечно, и без того есть множество способов обмануть электронику – например, можно сымитировать замерзание температурного датчика. Но одно дело, когда мелкими пакостями занимаются отдельные мальчиши-плохиши, и совсем другое, когда госпожу Экологию отпихивают в сторону на официальном уровне. К чему приводит использование негодной AdBlue и как нам всем аукнется новая правка Технического регламента, можно прочитать в Комментариях специалиста. Препараты расставлены по местам по принципу «от худшего к лучшему», а при равных показателях – с учетом цены. ЗР

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Константин МАРТЫНОВ, менеджер компании-производителя выхлопных систем ООО «Динекс Русь»

Последствия применения негодной жидкости AdBlue:

- увеличение концентрации оксидов азота в выхлопных газах; помимо ухудшения экологии, это ведет к ограничению крутящего момента двигателя системой бортовой диагностики;
- блокирование элементов системы дозирования AdBlue; как правило, это приводит к выходу из строя дорогостоящих компонентов, не подлежащих ремонту;
- возможно известкование каталитического блока SCR, результат – повышенное противодавление, вплоть до полного блокирования выхлопной системы; ремонту не подлежит;
- возникновение отложений мочевины в глушителе-нейтрализаторе; ведет к снижению характеристик изделия, возникновению посторонних шумов, механическому повреждению элементов системы очистки отработавших газов.

Range Rover Evoque

Прототип LRX показали в Детройте в 2008 году, предсерийный вариант – в 2010-м в Париже, а производство началось летом 2011 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,0 л (240 л.с.); дизельные, 2,2 л (150 и 190 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 9-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Pure, Pure Tech, Prestige, Dynamic, Autobiography

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 801 000–2 897 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: Si4, 2,0 л, 240 л.с., 9-ступенчатый автомат, Prestige, опции, 2 937 452 руб.

Audi Q5

Покрывало с кроссовера сбросили на Пекинском автосалоне в 2008 году, тогда же он встал на конвейер и приехал в Россию. В 2012-м пережил фейслифтинг, а годом позже обзавелся заряженной версией SQ5 3.0 TFSI.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0–3,0 л (180–354 л.с.); дизельные, 2,0–3,0 л (177–245 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, 7-ступенчатый робот, 8-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные, Sport, Comfort

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 970 000–2 820 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: SQ5, 3,0 л, 354 л.с., 8-ступенчатый автомат, опции, 3 301 574 руб.

ТАТЬЯНИН ДЕНЬ

Разные взгляды на разные паркетники | **Участники** Porsche Macan S, BMW X4, Audi SQ5 и Range Rover Evoque | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Александр Кульнев



Porsche Macan

Официально представлен на мотор-шоу в Лос-Анджелесе в 2013 году. Продажи в Европе и России стартовали в 2014 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,0 л (340 л.с.), 3,6 л (400 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый робот

КОМПЛЕКТАЦИИ: S, Turbo

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 2 703 000–3 911 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: Macan S, 3,0 л, 340 л.с., 7-ступенчатый робот, опции, 3 260 000 руб.

BMW X4

Новинка сезона: год назад купе-кроссовер показали на автосалоне в Шанхае, в 2014 году запустили в производство и начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 л (245 л.с.), 3,0 л (306 л.с.); дизельные, 3,0 л (249 и 313 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 8-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 2 314 000–2 724 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: xDrive35i, 3,0 л, 306 л.с., 8-ступенчатый автомат, опции, 4 250 467 руб.

360°
см. с. 31





С пакетом «Технологии» за 96 800 рублей «Эвок» сможет самостоятельно парковаться, включать и выключать дальний свет, контролировать слепые зоны. А на панели приборов будут дублироваться дорожные знаки.

«Эвок», несмотря на трехлетний возраст, до сих пор свеж и эффектен. При этом черты знаменитой марки узнаются безошибочно.

Мягкая кожа, алюминиевые вставки, лаконичный дизайн – верные признаки дорогого интерьера. Жаль, пластиковые элементы простоваты.

ДОРОГОГО СТОЯТ

Таня, прости, я тебя обманул: с недавнего времени базовый «Порше-Макан S» стоит не 2,5 миллиона рублей, а минимум 2,7!

А ведь нашей очаровательной пилотессе, которую мы пригласили на тест премиальных кроссоверов, он так понравился, да и цена на фоне конкурентов вовсе не казалась чрезмерной… Если верить спецификации, лежавшей в бардачке «Макана», опции подняли прежний ценник до 3,26 миллиона рублей. Помимо стандартных «плюшек» – биксенона, двухзонного «климата» и пневмоподвески – тут панорамная крыша, кожаный салон,

1 Задняя дверь «Рейндж-Ровера» оснащена электроприводом – как и у других тестовых машин. Клавиша снизу включает систему слежения за разметкой.

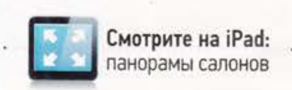
2 Сомнительное достоинство монитора – возможность трансляции разных картинок для водителя и для пассажира, а явный минус – неудобное меню и задумчивость системы.

3 Микроклиматом управляют традиционные кнопки и шайбы. А нажмешь клавишу обогрева сидений – всплывает меню на мониторе, причем с ощутимой задержкой.

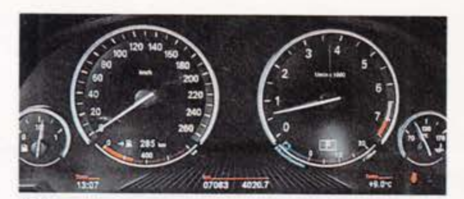
4 Татьяне очень нравится стильный селектор «Рейндж-Ровера», но мы-то знаем, что он может добавить головной боли, если заглючит электрика.



«Черный квадрат» – источник инфракрасного сигнала для беспроводных наушников. Кнопки вызова экстренных служб на «Эвоке» закрыты трогательными крышечками, предохраняющими от случайного нажатия.



Смотрите на iPad: панорамы салонов



⬆ Верхняя часть комбинации аналоговая, нижняя – жидкокристаллическая. Великолепный сплав классических и современных решений: информативный и функциональный!



➡ БМВ-Х4 – второй после «икс-шестого» купе-кроссовер в баварской гамме со своим, ярким характером.

Обилие шпона в салоне БМВ – на любителя. И это едва ли не единственная претензия к отделке и эргономике.

❶ На ровных московских улицах пилотесса сочла разницу в работе подвески в разных режимах незначительной. Но на булыге она весьма ощутима!

❷ Система «Айдрайв»: крупный дисплей с отличной графикой и логикой управления. Мультимедийный комплекс БМВ – лучший.

❸ Под кнопкой аварийки большинство владельцев БМВ будет искать блокировку дверей – но в Х4 она переехала на двери, а на ее месте поселилась клавиша, включающая системы превентивной безопасности.

❹ Татьяне нравится «банан», как величают в народе джойстик автомата. У электронного селектора есть плюс: он не даст тронуться, если попытаться выйти из машины, когда включен режим «драйв».

навигация, камера заднего вида и пакет «Спорт Кроно». Дорого? Смотря с чем сравнивать. За тестовый БМВ-Х4, перечень опций которого растянулся почти на 70 позиций, просят – держитесь крепче за стул! – на миллион больше, чем за «Порше»: 4 250 466 рублей 97 копеек. Если расплачиваться наличными, отсчитают ли три копейки сдачи?

На ценнике тестового «Ауди-SQ5» – свыше 3 миллионов рублей, а «Рейндж-Ровер Эвок» вплотную подобрался к этой планке. При этом по энерговооруженности машины очень разные: в ингольштадтском спорткроссовере аж 354 «лошадки», тогда как мотор «британца» развивает

➡ «На шайбе теперь можно рисовать буковки? Круто!» Тане этот вариант предикативного ввода информации понравился больше, чем выбор литер вращением контроллера.

всего 240 л.с. Как же мы решились собрать такую разномастную компанию?

В фокусе оказались новинки этого года – «Порше-Макан» и БМВ-Х4. Машины, прямо скажем, не из разряда первой необходимости. Их чаще всего покупают не после вдумчивого изучения спецификаций и расходов на эксплуатацию, а по принципу «хочу





↑ На спидометре много цифр – максималка-то ого-го! Поэтому контролировать скорость движения удобнее по цифровому спидометру дисплея.

← Кроссовер Q5, на базе которого создана 354-сильная версия, не молод – его выпускают уже шесть лет.

Интерьер «Ауди» – со своими плюсами и минусами. Татьяне понравилась подрезанная снизу баранка, а у нас возникли претензии к управлению второстепенными функциями.

вот эту!». И как быть, если для «икса» диапазон мощности – от 245 до 306 л.с., топовый «Эвок» выдает лишь 240 сил, а «Макан» слабее 340 «лошадок» у нас пока не продается? Пусть женский взгляд уравняет шансы. Таня, выручай!

САЛОНЫ КРАСОТЫ

Татьяна Добрынина – девушка с характером. На работу ездит на 258-сильном БМВ-530d, а в чемпионате по тайматтак RHHCC (заезды на автодромах на лучшее время круга) выступает на «Субару-WRX». А еще в ее семье есть «Рейндж-Ровер Эвок» (дизельный, мощностью 190 л.с.) – и тем интереснее сравнить ее впечатления от тестовых кроссоверов с оценками нашей экспертной группы.

Итак, «Эвок». На таком ездит Танина мама, а выбирали машину в то время, когда по оригинальности и новизне у маленького «Рейнджа» соперников не было. Порода заметна сразу. Особенно сейчас, когда с обновлением модельного ряда старшие братья заимствовали многие дизайнерские решения, обкатанные на «Эвоке».

В салоне тоже прослеживаются гены культовых английских вседорожников: благородные материалы отделки, лаконичные и узнаваемые формы передней панели и широко расставленные передние сиденья.

❶ В дверях «Ауди» полноразмерные карманы, куда влезет и полуторалитровая бутыль с водой.

❷ Классический селектор автомата – у «Макана» и «Ауди». В обоих рычаг приятно ложится в руку, но у SQ5 проще выбрать нужный режим коробки.

❸ Блок управления и логика интерфейса MMI не столь удачны, как в БМВ.

❹ Размер имеет значение! Таня сразу сказала, что центральный дисплей ей хотелось бы побольше.

❺ Мы привыкли к однорычажным водопроводным смесителям и с ностальгией встречаем двухвентильные. Сине-красные крутилки «Ауди» навевают схожие ассоциации.



В отличие «Кайена», здесь менее богатый «планетарий» приборов. И это к лучшему!

«Макан» свеж и гармоничен – не зря после его появления «Кайену» «лифтанули фейс» в похожем стиле.



Тем, кто сидел в «Кайене» или «Панамере», интерьер «Макана» покажется родным. Про качество и материалы отделки нет смысла говорить – всё на высоте.

❶ Кнопок хватает и на двери, и все они по делу. «Память» – на двух водителей.

❷ Ключ зажигания, как водится, вставляется в слот слева от руля. «Порше» верен традициям!

❸ Пакет «Спорт Кроно» за 51 367 рублей добавляет самый злой режим «спорт плюс», возможность лихо стартовать с 5000 оборотов (режим «лонч контрол») и хронометр на передней панели.

❹ Управление мультимедийным центром PCM неидеально: кнопки мелкие, а тачскрин расположен далековато от водителя.

❺ Ух ты, сколько кнопочек! Разобраться в них не так сложно, как кажется, а за селектором прячутся те, что отвечают за второстепенные функции.

Последнее, кстати, Тане не нравится – левому локтю тесновато, а водрузить его на «подоконник», как на больших «рейнджах», не получается: в угоду стилю линию остекления прочертили очень высоко.

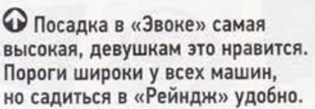
От этого страдает и обзорность. В заднюю амбразуру вообще сложно что-либо различить. Выручают крупные наружные зеркала, в которых при появлении помех моргают индикаторы системы контроля мертвых зон. Татьяне такие помощники не нужны (видели бы вы, как ловко она протискивалась через ряды безобразно запаркованных автомобилей), но пилотесса признаёт: начинающим водительницам все системы будут в помощь. Да и сама видит необходимость в простых, но действенных опциях вроде ультразвуковых датчиков парковки.

А вот камеры видеообзора восторга не вызвали ни у нее, ни у нас. «Эвок» не сводит их картинку в одну, имитируя вид сверху (это умеют БМВ и «Инфинити»), а дает несколько изображений с разных сторон. Вдобавок видеокартинка подрагивает, разрешение экрана по нынешним меркам позорненькое, а быстродействие системы можно охарактеризовать как медленнодействие… От модной «фичи», позволяющей транслировать сразу две картинки – для водителя (например, карту навигации)





Посадка в «Эвоке» самая высокая, девушкам это нравится. Пороги широки у всех машин, но садиться в «Рейндж» удобно.



Арсенал регулировок «британца» самый скромный. Например, лишь у него нет регулировки подушки по длине.







Единственное, что омрачает посадку в БМВ, – отдельная секция, удлиняющая подушку: в выдвинутом положении она воспринимается бедрами как инородный элемент.

В X4 можно свести валики на спинке кресел, а в «Макане» – еще и на подушке.



Сзади в «Эвоке» можно расположиться втроем. Разве что сидящему посередке придется искать место для ступней да в плечах запаса нет. Но средний подголовник появится только с пакетом опций «Комфорт».

Дефлекторы и обогрев сидений – норма для класса. Можно заказать охлаждаемый бокс-подлокотник.





Сумрак заднего дивана X4 уютен. Вдвоем неплохо, среднему может не хватить пространства между жестким насестом и крышей.

В БМВ – как в «Ауди» и «Эвоке» – есть дефлекторы вентиляции для задних пассажиров, что неудивительно. А вот в «Макане» их не нашлось!

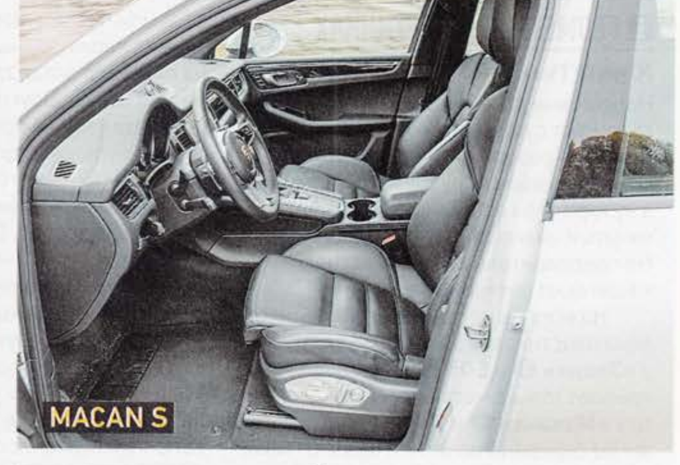
и для пассажира (фильм), Таня готова отказаться. И мы с ней согласны – если все остальное при этом станет шустрее и красочнее.

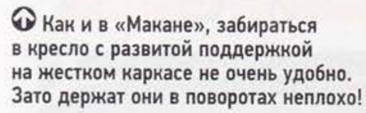
В «Ауди» мультимедиасистема MMI работает споро, но есть нарекания в адрес алгоритма управления: когда шайбу на туннеле крутишь по часовой стрелке, курсор на экране перемещается вверх.

Логичнее вариант «Айдрайва» на БМВ, где всё наоборот: вращаешь вправо – опускаешься, влево – идешь вверх. Кроме того, у X4 экран крупнее и сочнее, чем на «Эвоке» и SQ5, функций в систему зашито больше. И управление климат-контролем у «биммера» понятнее.

«Макану» пилотесса готова простить многое. В частности, обилие схожих кнопок на туннеле, часть которых прячется за селектором коробки передач. Зато в «Порше» можно выставить не только разную температуру для







Как и в «Макане», забираться в кресло с развитой поддержкой на жестком каркасе не очень удобно. Зато держат они в поворотах неплохо!

Спорт или Спарта? Возможности регулировки не балуют вариациями, и, хотя посадка удобна, стройной девушке захочется сдвинуть валики поддержки поближе.





Кресла «Макана» самые удобные, но это опция, причем недешевая. Вход и выход осложняются массивным порогом и развитой боковой поддержкой сиденья.

Богато выглядит, так же стóит: за 18 регулировок придется выложить от 85 000 до 231 000 рублей, в зависимости от материала отделки сиденья.





Задние места лучшие в квартете! Диван регулируемый, мéста с запасом, убранство – как в «Порше», а сидеть удобнее. Даже тому, кто устроился посередине, тут комфортно.

Дефлекторы, подогрев, розетка и пепельница – что еще нужно для счастья?



Есть боковые солнцезащитные шторки. Над дверными проемами аж по два крючка для одежды. Ступням, коленям и плечам просторно, но при посадке приходится пригибать голову.

водителя и для пассажира, но и выбрать персональное распределение потоков! Главное же в том, что к базовой эргономике сложно предъявить какие-либо претензии – впрочем, как и на других «немцах». Треугольник «руль – сиденье – педали», профиль и диапазоны регулировок водительского кресла, расположение селектора трансмиссии, доступность самых горячих кнопок и клавиш – в «Порше» все это выверено до мелочей.

На высоте и «аналоговая» обзорность: небольшие зеркала дают куда лучшую картинку, чем искажающие пространство зеркалá БМВ, а передние стойки не осложняют обзор в поворотах (аутсайдер по этому параметру – «Ауди»: в левой мертвой зоне запросто спрячется пешеход, велосипедист и даже мелкий автомобиль).

А вот логика управления мультимедиасистемой «Порше» так себе: к головному устройству надо тянуться, кнопки на нем мелкие, алгоритм управления смешанный: приходится и давить на кнопки, и тыкать пальцем в монитор. Простить такие огрехи можно – но только если любишь.

ЛЮБОВЬ С РАСЧЕТОМ

А ведь есть за что любить «Порше»! В первую очередь – за ходовые качества.

«Макан» поистине универсален: он комфортен, равнодушен к мелким

ГЕОМЕТРИЯ В КАРТИНКАХ

Юрий Тимкин

Недешевые кроссоверы крайне редко съезжают с асфальта: чуть где зацепишься – разоришься на ремонте! Однако назвался груздем – полезай в кузовок. Мы решили не миндальничать и смело свернули с дороги. Но предварительно всё же загнали машины на смотровые ямы.

На всех кроссоверах установлена пластиковая защита. Но если у **«Эвока»** ❶ и **SQ5** ❷ она прикрывает только моторный отсек, то у **«Макана»** ❸ и **X4** ❹ простирается аж до середины колесной базы. С таким прикрытием на душе как-то спокойнее.

По клиренсу победителем стал **«Макан»:** в верхнем положении пневмоподвески – **230 мм!** На втором месте **«Эвок»** со «статическими» **220 мм.** Неплохой просвет и у **X4 – 210 мм.** А вот у **SQ5** мы намерили всего **165 мм.**

Весь квартет показал скромные результаты при диагональном вывешивании – из-за короткоходных подвесок колёса почти сразу отрываются от земли. Тест на жесткость кузова удивил неожиданным результатом: на перекосе пятая дверь **«Макана»** не закрылась. Другие автомобили такой слабости себе не позволяли.

На булыжной дороге предсказуемым аутсайдером стал **SQ5:** плавность хода никакая, подвеска работает практически на пробой. Сердце разрывается от осознания того, что шасси работает на пределе возможностей. Все неровности переезжаешь «шепотом» – клиренс маловат. И на трясучке «сверчки» пели только в салоне «Ауди»...

В аналогичных условиях **«Эвок»** оказался отнюдь не тихоней. Его салон наполнен низкочастотным гулом – с пассажирами невольно общаешься на повышенных тонах. Это самый вибронагруженный автомобиль. Зато подвеска порадовала энергоемкостью.

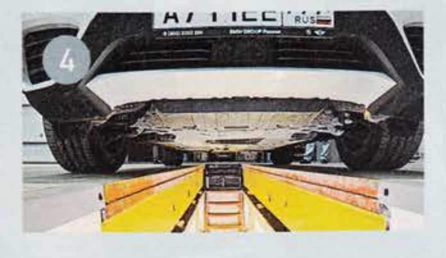
Ожидаемо хорош на булыге оказался **«Макан».** Его пневмоподвеска уверенно отрабатывает разнокалиберные неровности и делает это с минимальным шумом. Однако благостная картина сохраняется только до того момента, пока не перейдешь в режим «офф-роуд». Поднявшись в верхнее положение, подвеска начинает трясти гораздо сильнее. Выбирайте, что важнее в сложной ситуации – безопасный просвет под днищем или комфорт.

Настоящим же откровением стал **X4,** на удивление «неразговорчивый» даже на булыжнике. Уровень шума в салоне минимальный, тряска тоже ощущается меньше всего. От БМВ такого поведения ждешь в последнюю очередь, а вот поди ж ты!

















изъянам дороги и безболезненно переваривает крупные кочки. Надо забраться на бордюр? Пожалуйста: за десяток секунд пневмоподвеска увеличит просвет до 220 миллиметров. И не оговаривайте понапрасну всех владельцев «маканов», упрекая их в бестактности: даже в Москве много официальных парковок на уровне тротуаров, на которые иначе как через бордюр не забраться.

А уж динамика и управляемость! Вы не забыли, что Татьяна участвует в гонках? Общее мнение: «Макан» не только самый «скорострельный», но и самый приятный в управлении автомобиль: выверенные усилия на органах управления, адекватные и молниеносные реакции на повороты руля, на подачу газа, на педаль тормоза… А как лихо держат ездоков передние сиденья даже в напряженных виражах! Искусство сливаться с водителем в единое целое – один из главных козырей «Порше», и «Макан» не утратил его в борьбе за место в премиальном сегменте среднеразмерных кроссоверов.

«Ауди-SQ5» по предельным возможностям почти не уступает «Макану», а в эластичности разгона даже чуть его переигрывает – но все же воспринимается не таким цельным.

SQ5, впрочем, как и другие «немцы», позволяет поиграть настройкой отклика на газ и производительности усилителя руля – причем разница весьма чувствительна. Вот только подвеска не регулируется – и «Ауди» на наиболее широких в тесте шинах остается самым нервным на продавленных грузовиками асфальтовых колеях.



Грузовой отсек «Эвока» – правильной формы, но объем (по нашим замерам, 280 л «под шторкой») не только самый скромный, но и самый преувеличенный в паспортных данных (575 л).

В подполье у «Рейнджа» докатка. Неплохо по сравнению с другими!





Форма кузова предполагает самый большой по вертикали проем, за которым скрывается просторный багажник – 380 «тарированных» литров.

Обычная докатка? Или спущенная? БМВ-Х4 не предлагает никаких вариантов, делая ставку на шины «ран-флэт».



МНЕНИЕ ПИЛОТЕССЫ

Я выбираю «Макан S»! Он не самый доступный, но при этом лучший по соотношению цены, управляемости и дизайна. «Ауди-SQ5» ярких эмоций не вызвал, несмотря на самый мощный мотор. В БМВ-Х4 помимо общей гармоничности отмечу необычный дизайн и нашпигованность электронными помощниками – в частности, классными камерами кругового обзора. А «Эвок» был и остается оригинальным автомобилем: если не гнаться за топовым исполнением, он вполне стоит своих денег.



С Таней мы не сошлись лишь в оценке виброакустического комфорта. Ей SQ5 показался мягким, а звук мотора – излишне синтетическим. У нас же, напротив, к рыку наддутой «шестерки» претензий нет, а вот по плавности хода «Ауди» явно недотягивает до Х4.

Про БМВ, как ни странно, Таня вообще много не говорила:

– Динамика скромнее, чем у «Ауди» и «Порше», ускорение логичное, подвеска плотная, баланс для города оптимальный. Разве что тормоза удивили: ожидала более энергичного замедления.

В чем дело, Таня? Боишься упреков в предвзятости, поскольку сама ездишь на БМВ? Или слишком уж привыкла к баварским стандартам?

А стандарты и впрямь высоки! «Икс-четвертый» тише остальных практически во всех режимах движения, он почти не уступает «Макану» в плавности хода и в стабильности на скоростной прямой, мягко перелистывает восемь гидромеханических передач… Оптимальный городской кроссовер!

А вот «Эвок» удивил.

– Где тут кнопочка, которая меняет подсветку приборов с белой на красную? Когда мы примерялись к «Рейнджу» на тест-драйве у дилера, уже после этого шоу были готовы оформить заказ!



В зависимости от положения заднего дивана, объем багажника меняется от просто солидного до рекордного в тесте. Расстояние от земли до поднятой двери чуть меньше, чем у рекордсменов, – 187 см.

Докатка в «Ауди» такая же сплющенная, как у «Макана».



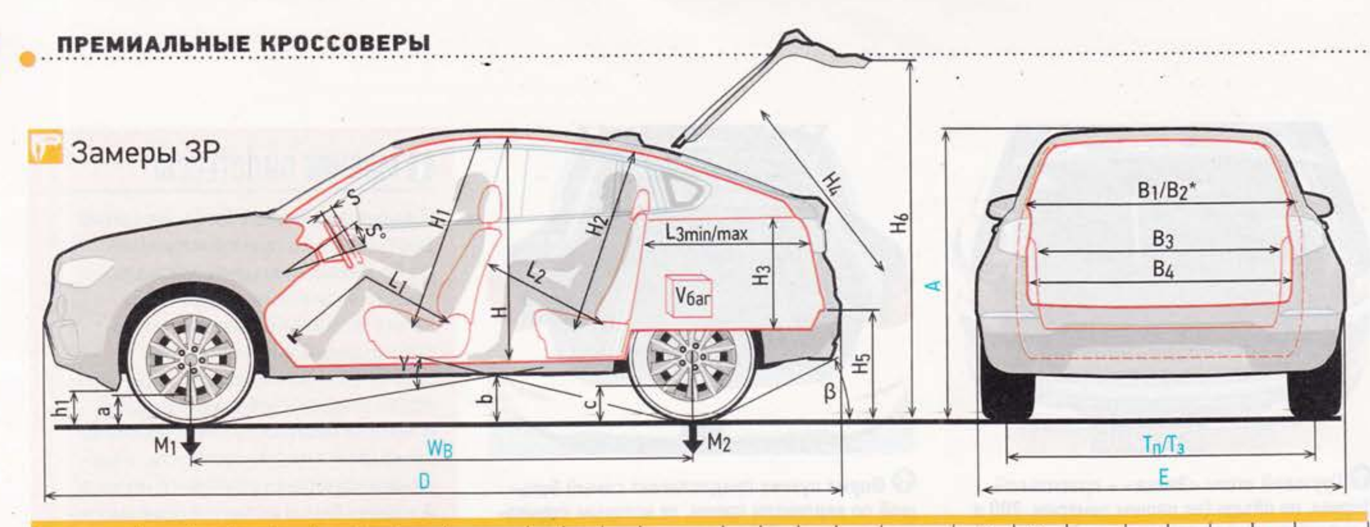


Достойная вместимость, малая погрузочная высота, умение приседать на заднюю ось – «Макан» неплох для поездок на шопинг!

«Порше» комплектуется «усеченной» запаской. Вдобавок она еще и хранится в спущенном виде! От цивилизации лучше далеко не отъезжать.



Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	L_3 min/max, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	Vбаг., л
RANGE ROVER EVOCUE	980–1185	1015	1410	1215	550–790	955	1380	780/1555	505	995	810	280/275
AUDI SQ5	960–1185	1000	1465	1210	570–820	945	1425	910/1730	490	1040	890	360 (424)**/540
BMW X4	965–1165	985	1455	1130	610–850	945	1425	905/1770	530	1100	990	380/500
PORSCHE MACAN S	965–1195	1020	1445	1175	570–815	930	1390	910/1695	480	1045	925	372/500

Модель	B_4, мм	H_5, мм	H_6, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./S, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	Tп/Tз, мм
RANGE ROVER EVOCUE	1050	750	1880	1064 (58,5)	754 (41,5)	1818	6,0/45	270	4365	2660	1635	1965	1625/1630
AUDI SQ5	1120	645	1870	1088 (54,1)	922 (45,9)	2010	5,0*55	215	4644	2813	1624	1911	1638/1632
BMW X4	1080	765	1860	962 (49,7)	972 (50,3)	1934	4,0/6,0	285	4671	2810	1624	1881	1616/1632
PORSCHE MACAN S	1110	745	1910	1123 (55,7)	894 (44,3)	2017	4,5/60	240/290	4681	2807	1624	1923	1655/1651

*По первому ряду сидений/по второму. **В зависимости от положения регулируемого дивана. Синий цвет – данные производителя.

Параметры геометрической проходимости (замеры ЗР)

Модель	RANGE ROVER EVOQUE	AUDI SQ5	BMW X4	PORSCHE MACAN S	
				Normal	Off-road
Просвет, мм					
a	220	165	210	180	230
b	260	175	210	210	250
c	220	200	220	180	230
Угол, град.					
α	28,0	20,0	28,0	28,0	
β	34,5	26,0	24,5	28,0	
γ	21,5	14,0	17,0	20,0	

Таня, это ли главное? Красная подсветка – не просто для красоты, это признак перехода в спортивный режим шасси. А этого режима на тестовом «Эвоке» как раз и нет: двумя клавишами рядом с селектором меняются только «внедорожные» программы трансмиссии, возможность же включить спортрежим появится лишь вместе с опционными электронно-управляемыми амортизаторами. За них надо доплачивать, и немало (53 800 рублей). Поэтому – только бело-лунная подсветка щитка приборов и безальтернативная плотность подвески.

Едет «Эвок» действительно плотно. Подвеска упруго отрабатывает неровности, радуя энергоемкостью, – при езде по булыжнику только на «Эвоке» хотелось поддать побыстрее. Да, в нем шумно и тряско – зато как стоически он глотает даже крупные камни! На асфальте такое же равнодушие к солидным неровностям сменяется подробным и довольно громким повествованием о мелких. И мотор давит на уши: «Рейндж» – самый

Данные производителя

Модель	RANGE ROVER EVOQUE	AUDI SQ5	BMW X4	PORSCHE MACAN S
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Снаряженная/полная масса, кг	1640/2350	1905/2515	1815/2405	1865/2550
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,6	5,4	5,5	5,2
Максимальная скорость, км/ч	217	250	247	254
Радиус поворота, м	5,7	5,8	6,0	н.д.
Топливо/запас топлива, л	A95/70	A95/75	A92–A98/67	A98/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,5/6,5/8,3	11,5/7,0/8,7	10,7/6,9/8,3	11,6/7,6/9,0
Выбросы CO_2, г/км	193	202	193	212
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24	P6/24	V6/24
Рабочий объем, см³	1999	2995	2979	2997
Степень сжатия	10,0	10,3	10,2	9,8
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	177/240 5500	260/354 6000–6500	225/306 5800–6400	250/340 5500–6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	340 1750	470 4000–4500	400 1200–5000	460 1450–5000
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A9	A8	A8	P7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/IX/з.х.	4,70/2,84/1,91/1,38/1,00/0,81/0,70/0,58/0,48/3,81	4,71/3,14/2,11/1,67/1,28/1,00/0,84/0,67/–/3,32	4,74/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/–/3,30	3,69/2,15/1,41/1,03/0,79/0,63/0,52/–/–/2,94
Главная передача	4,54	3,08	3,39	3,88/4,40*
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/«Мак-Ферсон»	на двойных рычагах/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	на двойных рычагах/многорычажная
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем	реечное, с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Размер шин	235/55R19	255/45R20	245/50R18	235/55R19, 255/50R19

*Для передней/задней оси.

СПОРТ В САПОГАХ

Юрий Тимкин

Между тем настал черед раскисшей от затяжного дождя грунтовки. Мы предвидели, что настоящим бойцом покажет себя «Эвок», и он не подкачал. Прет как танк – прямолинейно и в хорошем смысле слова беспардонно. Тут очень кстати помощь системы «террейн риспонс» (ее мы предварительно перевели в режим «грязь»), которая ловко жонглирует тягой мотора и настройками системы стабилизации. Подсобили и самые зубастые в квартете шины.

Хороший шинный «зацеп» – это как раз то, чего так не хватало в грязи «Макану». Его протектор моментально замылился, из-за чего в движении автомобиль стало таскать и пришлось активно работать рулем. Но в целом «Порше» идет по грунту уверенно.

X4 и здесь не оказался мальчиком для битья. Идеально настроенная трансмиссия xDrive позволяет продвигаться с уверенностью матерого вездехода. Ни заносов, ни соскальзываний, ни излишних пробуксовок. От купе-кроссовера не ожидали такой прыти!

В отличие от соперников с их многодисковыми межосевыми муфтами, у SQ5 постоянный полный привод с самоблокирующимся межосевым дифференциалом! Вопреки ожиданиям, ощутимого выигрыша это не принесло: «Ауди» шел по грязи не увереннее соперников. Тяги хватает, только когда колеса смотрят прямо. С повернутым рулем уверенность пропадает (что с включенной системой стабилизации, что с отключенной), и на «дроссель» машина реагирует вяло. А уж когда SQ5 проскреб днищем в скромной колее, пришлось возвращаться.









Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

RANGE ROVER EVOQUE — погрешность спидометра 3,4% — макс 211,0 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200
время	1,1 с	2,3 с	3,7 с	5,6 с	7,9 с	11,0 с	15,3 с	21,4 с	29,6 с	47,9 с

AUDI SQ5 — погрешность спидометра 1,3% — макс 251,3 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
время	0,7 с	1,7 с	2,7 с	3,9 с	5,5 с	7,5 с	9,9 с	13,0 с	17,5 с	23,0 с	31,8 с	48,0 с

BMW X4 — погрешность спидометра 3,0% — макс 244,0 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
время	0,9 с	1,8 с	3,0 с	4,4 с	6,3 с	8,5 с	11,4 с	15,2 с	20,0 с	26,6 с	38,4 с	60,5 с

PORSCHE MACAN S — погрешность спидометра 4,2% — макс 248,0 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
время	0,7 с	1,7 с	2,7 с	3,8 с	5,3 с	7,5 с	10,0 с	13,2 с	17,4 с	22,8 с	31,2 с	48,1 с

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

Модель	60-100 км/ч (D)	80-120 км/ч (D)
RANGE ROVER EVOQUE	4,2 с	5,4 с
AUDI SQ5	3,1 с	3,8 с
BMW X4	3,4 с	4,2 с
PORSCHE MACAN S	3,0 с	3,9 с

ВЫБЕГ

Модель	120-50 км/ч	50-0 км/ч
RANGE ROVER EVOQUE	1428 м	680 м
AUDI SQ5	1360 м	472 м
BMW X4	1338 м	540 м
PORSCHE MACAN S	1511 м	651 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
RANGE ROVER EVOQUE	38,5 м	10,02 м/с²
AUDI SQ5		
BMW X4	36,5 м	10,57 м/с²
PORSCHE MACAN S	36,0 м	10,72 м/с²

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя: Сиденье	Органы управления	Обзор	Салон: Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Ходовые качества: Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Комфорт: Шум	Плавность хода	Климат	Приспособленность к России: Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
RANGE ROVER EVOQUE	8	8	7	8	7	7	7	8	8	7	7	8	9	8	8	7,67
BMW X4	8	8	7	8	9	9	9	9	8	8	8	8	7	8	7	8,07
AUDI SQ5	9	9	8	9	8	8	9	8	9	9	9	9	8	8	7	8,47
PORSCHE MACAN S	10	9	8	9	8	8	9	9	9	9	9	8	9	7	7	8,53

Модель	+	−
RANGE ROVER EVOQUE	энергоемкая подвеска, яркая внешность, стильный интерьер, хорошие внедорожные способности	недостаточный виброакустический комфорт, инертный автомат, задумчивый мультимедийный центр
BMW X4	удачный баланс потребительских свойств, комфорт, практичность, бесконечные варианты комплектаций	ценник на хорошо упакованные версии ввергает в ступор
AUDI SQ5	отменная динамика, лучшие тормоза, практичные салон и багажник	жесткий, шумный, примелькавшийся
PORSCHE MACAN S	разгонная и тормозная динамика, плавность хода, управляемость, солидное базовое оснащение	высокая цена даже простых опций, дефицит машин у дилеров

■ **Рабочее место водителя.** Лучшие кресла с обилием регулировок – в «Порше». В «Ауди» сиденья не столь надежно фиксируют тело, а в «Эвоке» хочется подушку подлиннее. Органы управления под рукой во всех машинах, небольшие нюансы – в посадке: «Рейндж-Ровер» предлагает более высокое, кроссоверное размещение. «Макан» хорош по обзорности, ограниченный задний обзор БМВ компенсирует камерами, в «Ауди» толстые передние стойки, у «Эвока» обычная камера заднего вида при зауженном проеме.

■ **Салон.** При всей своей внешней ширине «Рейндж-Ровер» скромен внутри, широко расставленные сиденья удобны при посадке. «Ауди» – самый «грузопассажирский» в квартете, в БМВ и «Порше» задним пассажирам приходится мириться с развитым туннелем. X4 предоставляет больше места, зато в «Макане» есть шторки на боковых окнах.

■ **Ходовые качества.** Самый впечатляющий разгон – у «Порше» и «Ауди». «Эвок» проигрывает остальным не только во времени, но и в удобстве управления тягой. У него же наиболее длинный тормозной путь, хотя в штатных режимах замедляться удобно, – а вот от БМВ ждешь большей прозрачности на педали. Чувствительнее всех к качеству покрытия SQ5.

■ **Комфорт.** Наиболее активный ретранслятор неровностей – «Рейндж-Ровер», он же самый голосистый. БМВ и «Порше» тихие и комфортные. Самое логичное управление климат-контролем – в X4. «Макан» дает возможность раздельно настроить распределение потоков для водителя и для пассажира, но озадачил отсутствием дефлекторов для заднего ряда.

■ **Приспособленность к России.** На фоне соперников обычная докатка «Эвока» – уже прогресс! Аутсайдер по геометрической проходимости – «Ауди». Сложнее всего найти ближайший дилерский центр владельцам автомобилей марки «Порше».

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



шумный в нашем квартете и на разгоне, и в установившихся режимах.

Но рулится-то отменно! «Эвок» стабилен на загородных трассах с любым, даже далеко не идеальным асфальтом, он бодро откликается на повороты стильной баранки и нейтрально ведет себя в поворотах на пределе сцепных свойств шин.

И еще. «Эвок» на центнер-два легче конкурентов, поэтому, хоть он и самый слабый в четверке, на динамометрической дороге при разгоне до сотни «выезжает» из восьми секунд. Это худший результат – но кто скажет, что никуда не годный? Особенно если «Эвоком» управляет девушка.

У тест-пилотессы – впрочем, и у нас – претензия не к спринтерским качествам, а к настройке силового агрегата. Педаль газа задемпфирована, автомат настолько торопится взобраться

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
RANGE ROVER EVOQUE	13 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	48
AUDI SQ5	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	59
BMW X4	по показаниям маршрутного компьютера	2 года без ограничения пробега	57
PORSCHE MACAN S	30 000 км (замена масла каждые 15 000 км)	2 года без ограничения пробега	21 (2)



на высшую ступень, что роняет стрелку тахометра чуть не к холостым оборотам. Чу, детонация? Нет, показалось. Но ускорение с самых низов сопровождается недовольным ворчаньем и дрожью силового агрегата.

Так что лучшим, как ни крути, становится «Порше» – даже в не самом нафаршированном виде. Он комфортный и динамичный. Он стильный, но не в ущерб практичности. И стóит приемлемых денег – по меркам премиум-класса, конечно. В нем есть всё, чтобы пленять и активных мужчин, и милых барышень.

Хорош и БМВ-X4 – сбалансированный по всем параметрам кроссовер с необычной внешностью и универсальными ходовыми качествами. В отличие от того же «Ауди-SQ5», на котором за пределы хороших дорог лучше не соваться.

А «Рейндж-Ровер Эвок» на их фоне не то чтобы простоват… Он не лишен интересных решений. Да и драйверских амбиций не лишен. Но при внешнем гламуре несет на себе отпечаток старых «ленд-роверов». Впрочем, у многих есть основания сделать ставку именно на такой сплав характеристик – и лишняя кнопочка в нем не помешает. ЗР



Мужской и женский взгляды на премиальные кроссоверы оказались схожи: преимущество – у более динамичных, комфортных и свежих моделей. «Фенечки» хороши, но только в дополнение к хорошо реализованным базовым качествам.

Вадим Никишев

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	
RANGE ROVER EVOQUE	64,9	65,4	69,1	72,8	74,3
AUDI SQ5	62,4	66,7	69,2	72,4	70,2
BMW X4	61,8	64,3	68,6	71,4	70,0
PORSCHE MACAN S	61,7	65,2	66,2	71,2	70,9



Как не попасть в «ледяную ловушку»?

Мойка автомобиля в мороз, перепад температуры… Какой бы ни была причина, из-за намертво примерзших дверей вы рискуете опоздать на работу или важную встречу. Дергая двери в спешке, можно легко сломать ручку или порвать резиновые уплотнители.

Избежать ненужных проблем и незапланированных трат поможет смазка силиконовая ASTROhim®, разработанная специально для резиновых уплотнителей дверей!

Рекомендуемая цена - 110 руб.



Никаких пятен на обивке!

Смазка легко наносится при помощи роликового аппликатора именно на те участки, которым она необходима. Поэтому Вы можете не опасаться того, что при нанесении смазки, на обивке останутся жирные пятна, как это бывает при использовании аэрозольных смазок.

Одна обработка на всю зиму!

Всего одной обработки достаточно, чтобы защитить резиновые уплотнители дверей от примерзания в течение всего зимнего периода!

Тонкая силиконовая пленка, образуемая на уплотнителях, обладает водоотталкивающими свойствами и, за счет этого, высокой устойчивостью к перепадам температур и многочисленным мойкам автомобиля.

Именно поэтому смазка придает долговременную защиту резиновым уплотнителям, избавляя Вас от их обработки после каждой мойки автомобиля и предотвращая примерзание дверей.

Произведено по технологии Wacker® (Германия).

Подробная инструкция здесь www.astrohim.ru







ДАТЧИКИ УРОВНЯ

В датчиках «СтартВОЛЬТ» применены высокоточные герконы в запаянной колбе, в то время как у аналогов контакты открытые. Это исключает взаимодействие с окружающей средой и, следовательно, значительно повышает точность показаний, а также увеличивает срок службы. Рекомендованные розничные цены – от 100 рублей.





СИНТЕТИЧЕСКАЯ СМАЗКА

Silicone Spray не содержит масляной основы. Поэтому она подходит для нанесения на пластиковые детали, а также для обработки замков, шарниров, скользящих механизмов. Состав продлевает срок службы деталей, не агрессивен к резиновым уплотнителям, предотвращает примерзание резины к металлу. Температурный диапазон: от –40 до +200 ºС. Примерная цена – 290 рублей.

КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ

Новые катушки NGK предназначены для таких машин, как «Фольксваген-Ап», «Мини», «Опель-Астра» и «Мокка», «Рено-Клио» и «Сандеро», «Мазда-6» и прочих. Средняя цена – 4500 рублей.

НАКИДКИ НА СИДЕНЬЯ

Фирма AIRLINE представила накидки с обогревом. Универсальная система крепления позволяет использовать их практически в любом автомобиле. Особо выделяются модели из натуральной овчины – белой, черной, серой.

Рекомендуемые розничные цены обычных накидок – от 380 рублей, меховых – от 4300 рублей.

НАВИГАТОРЫ

Компания Garmin представила линейку навигаторов Advanced, состоящую из трех устройств со сходными характеристиками, но с экранами разных размеров – от 5 до 7 дюймов. В новинках реализован обмен POI с популярной социальной сетью Foursquare. Они подсказывают оптимальную полосу для движения, помогают ориентироваться на сложных развязках и обеспечивают совместимость с бесплатным приложением для смартфонов Smartphone Link. Кроме того, устройства можно применять в качестве гарнитуры «хэндс фри», синхронизировать с телефонной книгой, использовать для звонков и ответов на вызовы. Примерная цена – от 12 500 до 21 000 рублей.





МОТОРНОЕ МАСЛО

MOLYGEN New Generation призвано существенно увеличить ресурс двигателя и снизить расход топлива. Технология MFC (Molecular Friction Control) легирует поверхностный слой деталей двигателя ионами молибдена и вольфрама, обеспечивая высокий ресурс. При этом должны улучшиться экономические и экологические параметры, обещана также чистота мотора.

В линейке Molygen NG есть масло трех типов вязкости: 5W-30, 5W-40 и 10W-50. Рекомендуемая розничная цена 4-литровой канистры – от 1700 до 2200 рублей.

ЧЕХОЛ ДЛЯ ГАЗОВОГО БАЛЛОНА

Фирма «Автотепло» запустила в производство теплозащитные чехлы для газовых баллонов. Их шьют из прочной высокотемпературной ткани и огнестойкого наполнителя-теплоизолятора. Добавление в волокно кремния делает ткань стойкой к нагреву до 1200 ºС. При пожаре баллон может оставаться в огне более 30 минут и не взорваться.

«Автотепло» производит чехлы для автомобильных тороидальных газовых баллонов (выполнены в форме запасного колеса) диаметром 600 и 650 мм, а также для бытовых баллонов объемом от 5 до 50 литров. Цена – от 1000 рублей.





ДОБАВКА К МАСЛУ

«НаноКОР» содержит ультрадисперсные детонационные алмазы и предназначена для машин с пробегом более 60 000 км. Новинка обещает увеличить ресурс двигателей внутреннего сгорания, уменьшить шумность, восстановить шатунно-поршневую группу, очистить двигатель от нагара и смолистых отложений, уменьшить содержание CO в выхлопных газах. Эффект от использования добавок должен сохраняться и после замены масла. Рекомендуемая цена – 1200 рублей.



СРЕДСТВО ОТ СКРИПА ТОРМОЗОВ

Disc Brake Quiet устраняет высокочастотную вибрацию и писк в тормозных механизмах. Его следует применять при очередной замене колодок или при появлении посторонних звуков. Ориентировочная цена – 405 рублей.



ГИДРОЦИЛИНДРЫ ТОРМОЗОВ

Компания Trialli s.r.l. Italy начала поставки гидроцилиндров тормозов для автомобилей ВАЗ, ГАЗ и УАЗ. Разработчик отмечает прецизионную обработку поршней, колец и внутренних рабочих поверхностей цилиндров, а также минимальные допуски в плунжерных парах, которые обеспечивают превосходные рабочие характеристики. Уплотнители и защитные колпачки выполнены из термоэластопласта Fluorosilicone, для которого характерны высокие эластичность и химическая стойкость (к маслу, бензину, кислоте), долговечность и низкая остаточная деформация. Рекомендуемая розничная цена – от 210 рублей.

ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Торговый дом СОРОКИН® предлагает суперкомпактные автоматические зарядные устройства для 6/12/24-вольтовых свинцово-кислотных аккумуляторных батарей всех типов, используемых в легковых и грузовых автомобилях, мотоциклах, садовой технике. Данные устройства с микропроцессорным управлением имеют влагозащищенный противоударный корпус, оснащены программами быстрого и бережного заряда, а также памятью последнего режима заряда на случай непредвиденного отключения питания. Устройства безопасны для электроники транспортного средства и могут быть подключены к снятой аккумуляторной батарее на длительный период времени – для зимнего хранения или круглогодичного использования.

Модели 12.95 и 12.98 имеют стандартное гнездо прикуривателя для подключения внешних устройств с напряжением питания 12 В и максимальной потребляемой мощностью до 80 Вт. Цена – от 1199 рублей.



ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩЕЕ МАСЛО

Компания MOTUL пополнила серию моторных масел 8100 Eco-lite двумя новыми продуктами, предназначенными для японских и корейских легковых автомобилей. Их одобрили к применению в своих моторах «Хонда», «Мазда», «Субару» и «Тойота». MOTUL 8100 Eco-lite 0W20 (API SN/CF, ILSAC GF-5) и 8100 Eco-lite 5W30 (API SN/CF, ILSAC GF-5) – это полностью синтетические энергосберегающие масла для бензиновых двигателей, в том числе с непосредственным впрыском и турбонаддувом. Особо отмечается «демократичная цена»: примерно 460 рублей за литр.

РАДИАТОР ОТОПЛЕНИЯ

LUZAR предназначен для автомобилей «Хёндэ-Солярис» и «Киа-Рио», выпущенных начиная с 2010 года. Рекомендуемая розничная цена – 1890 рублей.



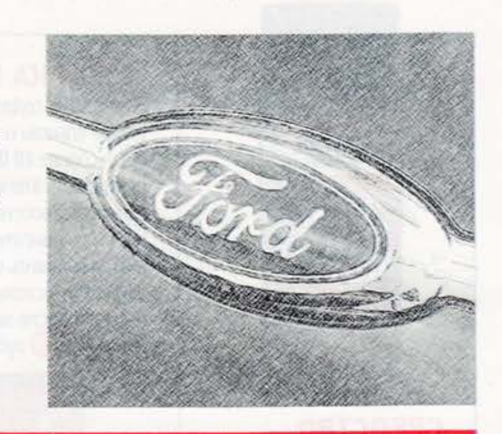
ЗИМНИЕ ЩЕТКИ

Щетки WEEN Arctic отличают чистящая лента из специально подобранной резиновой смеси, многофункциональный адаптер для быстрой установки, усиленный цельнометаллический каркас, защитный кожух с применением натурального каучука, износостойкие торцевые заглушки.



Выпускается в 11 типоразмерах – от 13 до 26 дюймов. Розничная цена, в зависимости от длины щетки, – от 273 до 455 рублей.

СЛОВО СПЕЦИАЛИСТАМ «ФОРД СОЛЛЕРС»



Сотрудники компании ответили на вопросы наших читателей. Слушал и записывал **Стас Панин**.



С чем связан хруст при повороте руля на «Фокусе», а также дребезжание обшивок задних дверей и частая течь сальников приводов?

Хруст при повороте руля на «Фокусе» связан с попаданием грязи и влаги в опорные подшипники. При гарантийном ремонте мы меняем их на узлы с улучшенной защитой, используемые в новой «Куге». С января 2014 года такие подшипники устанавливают на «Фокус» уже на конвейере. Эта проблема характерна только для России.

Дребезжание обшивок задних дверей при работе музыкальной системы должен бесплатно устранять дилер. На внутреннюю сторону обшивок в определенных местах приклеивают специальные шумоизолирующие прокладки, и проблема уходит.

Теперь о течи сальников приводов. Выпущен специальный технический бюллетень с таблицей модифицированных запчастей. Случаи повторных течей связаны с тем, что некоторые дилеры невнимательно подбирают каталожные номера деталей. Есть четкая применяемость сальников для конкретных коробок передач и периодов их производства. Агрегаты периодически модифицируют – вплоть до изменения размеров посадочных мест для манжет.



Почему на некоторых моделях «Форд» стучат рулевые рейки при езде по неровностям?

Мы признаём, что рейки стучат, однако это не является неисправностью и никак не влияет на безопасность. Посторонние звуки возникают преимущественно при езде в особых режимах – при движении по неровностям на малой скорости и с вывернутым вправо рулем. Хотя автовладельцы могут досадовать исключительно на дискомфорт, мы ведем работу по совершенствованию реек: на конвейер идут узлы, претерпевшие несколько модернизаций.

Производитель готов менять рейки при обращении с жалобой на стук, даже если узлы исправны. Дилер должен сделать запись сигнала звука (осциллограмму) на машине владельца и на эталонном автомобиле – на одном и том же участке дороги с неровностями. Если при сравнении этих осциллограмм обнаружатся существенные различия, меняем рейки. В большинстве случаев производитель идет навстречу клиенту. В электрорейках («Фокус») стучит узел электромотора: четырехопорные подшипники и шариковая гайка, при вращении которой происходит перемещение рейки. Причина – существенный разброс допусков на зазоры. На модифицированных узлах зазоры сократили. В гидрорейке («Мондео») шум издает место сочленения пары шестерня/зубчатая рейка из-за выработки опорной втулки. В редких случаях из-за механических воздействий и повышенных нагрузок стучит сама зубчатая рейка в опорных втулках.



Как производитель решает проблемы с дерганьями роботизированной коробки «Пауэршифт» на «Фокусе» и не планирует ли вообще от нее отказаться?

Эта проблема касается робота с сухим сцеплением, который ставят на «Фокус». Коробки с мокрым сцеплением предназначены для более мощных бензиновых моторов «Экобуст» и дизелей («Мондео», «Куга», «Гэлакси» и S-MAX), и у них подобных неисправностей не отмечено. Концерн не отказывается от коробок «Пауэршифт». Инженеры продолжают совершенствовать «сухой» робот; мы уверены, что смогли решить проблемы первых модификаций, поэтому устанавливаем его на новый «Экоспорт».

Дерганья «сухого» робота связаны с некорректной работой узла сцепления. Причиной может быть программное обеспечение (ПО), а также течь заднего сальника коленчатого вала мотора: масло попадает на диски сцепления, из-за чего они начинают проскальзывать. При обращении клиента с жалобой дилер должен сделать ряд проверок. Устранение неисправности зависит от конкретного случая – это может быть обновление ПО, замена сальника или сальника и сцепления. Проскальзывание сцепления проверяют с помощью диагностического оборудования: если всё в допустимых пределах, сцепление достаточно просто промыть. При обновлении ПО важно провести адаптацию коробки; это делают в условиях сервисной станции, без каких-либо поездок.

Модифицированные детали устанавливают как при гарантийном ремонте, так и на конвейере. Машины с новым ПО начали выпускать еще летом 2013 года. Были изменения и в самом узле сцепления, они затронули материал дисков и крепления элементов. Гарантия на всю коробку расширена до трех лет, а на сцепление – до четырех.

Комментарий ЗР. *В положении селектора «драйв» и при нажатой педали тормоза сцепление у робота «Пауэршифт» полностью не размыкается и немного проскальзывает, поэтому через некоторое время возможен локальный перегрев узла. Специалисты фирмы «Форд» посоветовали не стоять так дольше двух-трех минут и переводить рычаг селектора в «нейтраль» или «паркинг».*



Что делать с повышенным расходом топлива на «Куге» с мотором «Экобуст» объемом 1,6 литра и автоматической коробкой?

Для этого автомобиля разработана новая калибровка блока управления двигателем, которая снизит расход топлива. Калибровку можно бесплатно обновить

у дилера, обратившись к нему с жалобой. Производитель не будет объявлять об отзывных или сервисных программах, так как в вопросе повышенного расхода топлива многое зависит от стиля езды конкретного владельца.



В чем причина разрыва проводки в гофре крышки багажника «Мондео»? Почему дилер отказывает в гарантийной замене фар, в которые попадет грязь?

Разрыв проводки связан с недостаточной эластичностью изоляции при низких температурах. Мы поменяли поставщика и перешли на европейский жгут. Его должны заменить по гарантии при обращении с жалобой.

Если на фаре нет механических повреждений и на месте все ее элементы (заглушки и крышки), но внутрь попала грязь, дилер обязан заменить ее по гарантии.



Новые «эксплореры» сходят с конвейера со штатной навигацией. Планируется ли бесплатный «апгрейд» для владельцев машин, выпущенных ранее без этой опции? Будет ли устранено дерганье передних стекол при опускании?

Установка ПО для работы навигационной системы – платная. Процедура достаточно сложная и занимает у дилера примерно два часа. Машины с этой заводской опцией дороже, чем без нее, и это значит, что владельцы, купившие машины до ее внедрения, не переплачивали за несуществующее благо. Именно поэтому «апгрейд» проводится за счет клиента.

Что касается дерганья передних стекол, в ближайшее время выйдет технический бюллетень или сервисная программа – окончательное решение еще не принято. Рассматривается несколько вариантов устранения неисправности: обновление ПО блока управления стеклоподъемниками, замена самого модуля или материала направляющих.



Почему под отзывную кампанию по замене бензонасосов в баках «Мондео» подпадает только Сибирь?

Только в этом регионе возможно очень специфическое сочетание факторов (влажность, низкая температура и характеристики самого топлива), при которых происходит воспламенение паров бензина в баке. Если человек эксплуатирует в Сибири машину, купленную в другом регионе, и опасается проблем, то он может обратиться к дилеру. Запрос перенаправят в Европу и включат автомобиль в программу отзыва.

Комментарий ЗР. *О причинах и следствиях данной проблемы мы подробно писали в ЗР, 2014, № 4.*



Расскажите о деятельности нового центра концерна «Форд», который будет заниматься адаптацией автомобилей для российского рынка.

Это отдельная команда специалистов, которая пока работает в московском представительстве компании «Форд Соллерс». В ближайшее время ее сотрудники начнут трудиться в Набережных Челнах и на заводе во Всеволожске.

Команда занимается внедрением в производство изменений и дополнений во все модели под требования российских клиентов. Это сложная и кропотливая работа, поскольку все изменения должны соответствовать требованиям безопасности и пройти необходимые испытания. Автовладельцы могут передать свои предложения в этот центр,

> * Если вы не можете решить свою проблему на уровне дилера, обращайтесь на горячую линию «Форд» – вы получите любые консультации и ответы на технические вопросы. Возможно, вам не смогут сразу помочь по телефону, поэтому не удивляйтесь, если вас попросят отправить онлайн-обращение с сайта поддержки для клиентов.
> Горячая линия «Форд»:
> телефон: 8-800-200-22-66;
> для онлайн-обращения:
> http://www.ford.ru/Owners/CustomerSupport

воспользовавшись нашей горячей линией.

Среди результатов работы центра можно назвать увеличение клиренса на «Фокусе» нынешнего поколения и на новом «Мондео», а также ввод в российскую гамму атмосферных бензиновых моторов для «Куги»: изначально этот двигатель предлагали только на американском рынке, но наш центр в кратчайшие сроки адаптировал его для России. Для «Экоспорта» будет доступен обогрев ветрового стекла, чего нет в Европе. Обогрев разрабатывают и для «Эксплорера» – до сих пор он не имел этой опции ни на одном рынке.



Почему «Форд» не устанавливает в заводских условиях предпусковой подогреватель для дизельных моторов?

Этот вопрос нас удивил. В прайс-листе для каждой модели «Форд» с турбодизелем есть такая заводская опция. Эта система разработана нашими инженерами и полностью интегрирована в автомобиль. У нее очень большой функционал, и мы рекомендуем дилерам заказывать именно такие машины, а не устанавливать нештатные аналоги, которые еще и дороже.

СЕКРЕТ МУЖСКОГО ДОЛГОЛЕТИЯ!
ФИТОПРОСТАН®
НАДЕЖНЫЙ ЩИТ ОТ МУЖСКИХ НЕДУГОВ!
ЕВРОПЕЙСКИЙ ЭТАЛОН КАЧЕСТВА ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ МУЖЧИН!
ЛЮБИМЫЙ ПРОДУКТ ПРЕДСТАТЕЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗЫ (ПРОСТАТЫ)!
УНИКАЛЬНЫЙ ПРИРОДНЫЙ СОСТАВ!
ПРОИЗВЕДЕНО В ФИНЛЯНДИИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ GMP!
APIPHARM
Информация:
(495) 971-49-64, 971-05-12
www.naturprod61, www.apipharma.ru
Спрашивайте в аптеках!



БАД. РЕКЛАМА.

ФАКТОР РИСКА

ФИНСКАЯ КОМПАНИЯ «НОКИАН» НАБРАЛА ЛЮБОПЫТНУЮ СТАТИСТИКУ, НАПРЯМУЮ СВЯЗАННУЮ С ШИНАМИ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ. **ДМИТРИЙ ФЕДОРОВ** СЧИТАЕТ, ЧТО ОНА БУДЕТ ПОЗНАВАТЕЛЬНА И ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ.

КАК ИЗМЕНЯЛИ ТРЕБОВАНИЯ

К ШИПАМ СКАНДИНАВСКИЕ ЗАКОНОДАТЕЛИ, ЧТОБЫ УБЕРЕЧЬ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ



В Скандинавии почти с самого начала выпуска серийных шипованных шин на них ополчились дорожники и экологи. С их подачи местные законодатели то и дело вводили новые правила, касающиеся количества шипов, силы их давления на дорогу и, главное, веса. Сегодня износ дороги вследствие воздействия шипованных покрышек в четыре раза ниже, чем в начале 1990-х, и в семь раз – по сравнению 1970-ми.

ВЗАИМОСВЯЗЬ

ПОСТЕПЕННОГО ОТКАЗА ОТ ШИПОВАННЫХ ЗИМНИХ ШИН И ЧИСЛА СЕРЬЕЗНЫХ АВАРИЙ (НОРВЕГИЯ, 2002–2012 ГГ.)



В Скандинавии предписано использовать в холодный период года только зимние покрышки, причем не важно, шипованные они или нет. Вследствие потепления климата доля шипованных шин на рынке неуклонно снижается. Однако эта тенденция имеет и оборотную сторону. В Норвегии доля машин с шипованными покрышками с 2002 года уменьшилась на 25%, при этом количество серьезных аварий в зимний период увеличилось на 8%.

ПРИЧИНЫ АВАРИЙ,

СВЯЗАННЫХ С ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ АВТОМОБИЛЯ

(ФИНЛЯНДИЯ, 2000–2011 ГГ.)



Эта диаграмма построена на основе разбора 842 аварий, произошедших в Финляндии с 2000 по 2011 год и связанных с техническим состоянием транспортных средств. По ней сразу видно, что невнимание к шинам чревато печальными последствиями. Они – главная причина почти 60% аварий, имевших своей причиной ненадлежащее техсостояние автомобиля.

ПРОБЛЕМЫ

С ШИНАМИ, КОТОРЫЕ ПРИВЕЛИ К АВАРИЯМ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ (ФИНЛЯНДИЯ, 2000–2011 ГГ.)



Начиная с 2000 года среди аварий со смертельным исходом, произошедших в Финляндии, примерно каждый седьмой случай был так или иначе связан с шинами. В подавляющем большинстве случаев корнем проблем, приведших к беде, оказалась изношенность покрышек. На втором месте – выбор резины не по сезону, применение шин разного типа на одном автомобиле, несоответствие типоразмера. На третьем месте – нештатное давление.

УВЕЛИЧЕНИЕ АВАРИЙ

ИЗ-ЗА ПОСТЕПЕННОГО ВВЕДЕНИЯ ЗАПРЕТА НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ШИПОВ

(ОСТРОВ ХОККАЙДО, 1988–1993 ГГ.)



Показателен опыт японского Хоккайдо, где в 1988 году решили постепенно вывести из эксплуатации шипованные шины. В результате резко возросло количество аварий. И это несмотря на внедрение противогололедных реагентов, которые прежде практически не использовались.

ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ

НА ЛЬДУ ПРИ СКОРОСТИ 50 КМ/Ч



Есть три вида зимних шин: шипованные, нешипованные скандинавского типа, нешипованные центральноевропейского типа (для мягкой зимы). У последних благодаря более жесткой конструкции лучшие характеристики на мокрой и на сухой дороге, но в заморозки они ведут себя гораздо слабее. Посмотрите, как изменяется торможение на льду у шин разных типов при снижении температуры. Компромиссная сущность «центральноевропейских» шин наиболее опасно проявляет себя при температуре около нуля: тормозной путь оказывается почти в два раза больше, чем у автомобиля на шипованных шинах. С понижением температуры разница в тормозном пути у шин разных типов заметно уменьшается, при этом самые стабильные результаты – у шипованных покрышек. Но есть один нюанс: при температуре ниже –15° эффективность шипов снижается. В таких условиях предпочтительнее шины скандинавского типа.

ПЛОЩАДЬ КОНТАКТА

ШИНЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ И СТЕПЕНИ ИЗНОСА

Глубина протектора / Скорость	Новая летняя шина, глубина 8 мм	Рекомендуемая безопасная глубина 4 мм	Изношенная шина, глубина 1,6 мм
5 км/ч	100%	100%	100%
75 км/ч	74%	58%	16%
125 км/ч	47%	11%	6%

Изношенный протектор особенно опасен на мокром покрытии. Российские ПДД устанавливают допустимый минимум высоты протектора на легковых автомобилях в 1,6 мм; по данным финских испытаний, критической является величина 4 мм. Посмотрите, насколько меняется пятно контакта шины, когда она въезжает в лужу глубиной всего 3 мм. Кстати, в новом Техническом регламенте Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств (вступит в силу с 1 января 2015 года), где, наконец, будет введено понятие сезонного использования шин, предел износа протектора зимних покрышек определен именно в 4 мм. Но для летних шин величина оставлена старая – 1,6 мм.

ЭВОЛЮЦИЯ ШИПОВ



Главный аргумент против шипов – ускоренное разрушение дорожного покрытия. Однако шип постоянно эволюционирует, меняясь в форме, размере, весе. Изучите, например, родословную семейства «Нокиан-Хаккапелита». Слева направо – «Хаккапелита 2», «Хаккапелита 4», «Хаккапелита 5», «Хаккапелита 7», «Хаккапелита 8».



БАЛ НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Первый сезон официального чемпионата мира по ралли-кроссу завершился уверенной победой норвежца Петтера Сольберга («Ситроен-DS3») в главном классе «Суперкар».

Двукратный чемпион Европы Тимур Тимерзянов оказался за чертой тройки призеров. Отчасти из-за пересадки с чемпионского «Ситроена» на новый автомобиль – «Пежо-208» подготовки команды «Хансен Моторспорт». Нередко подводил заряженный до 600 л.с. двигатель (его подготовила известная французская фирма «Орека»). В итоге в группе лидеров только Тимур и его напарник Тимми Хансен превысили лимит по числу моторов, которые можно использовать на машине по ходу сезона. Оба получили штрафные очки.

Зато россияне правили бал в младшем классе «Супер 1600»: Сергей Загуменнов стал чемпионом, Никита Мисюля – второй (оба – «Шкода-Фабия»).

«МЕРСЕДЕС» БЕЗ ФЕЙЕРВЕРКА

Чемпионат немецких туринговых мастеров завершился традиционным фейерверком на финише последней гонки. Победитель был известен заранее – Марко Виттманн (БМВ), одержавший четыре победы в десяти этапах. Может быть, поэтому в последней гонке никто не составил особой конкуренции пилотам «Ауди». Маттиас Экстрём и Майк Рокенфеллер сделали дубль, и «четыре кольца» вырвали у БМВ победу в зачете «мануфактур».

«Мерседес-Бенц» остался вообще без регалий. Его призовое третье место среди трех марок – радость сомнительная. А Виталий Петров так и завершил сезон без набранных очков. Его способности вряд ли вызывают сомнения – ведь в Формуле-1 он выступал достойно. Значит, причина неудач в другом. Скорее всего, в иерархии команд, выступающих на машинах одной марки: есть команда ударная, а есть все остальные. Как и чемпион DTM 2010 года Пол ди Реста, занявший нынче 15-е место, Петров явно оказался не в той обойме.



ТРЕТЬЕЙ БУДЕТ

Марчелло Лотти, создатель и бывший промоутер чемпионата мира WTCC, готовит к пуску новую гоночную серию ТС3. ТС – это «туринг кар», а тройка – место среди туринговых машин разного уровня подготовки. С будущего года машины WTCC поделят на классы ТС1 и ТС2.

Лотти всячески подчеркивает, что серия ТС3 никак не конкурирует с чемпионатом мира. Однако планируется, что некоторые этапы будут проведены совместно с Формулой-1, а отдельные пилоты из WTCC уже сообщили о переходе в ТС3. Календарь-2015 при этом состоит из 12 этапов, которые пройдут в Европе, Азии и обеих Америках. Вполне мировой формат.

Идея ТС3 проста: много машин относительно недорогих и разных, с двигателем любого типа. Технический регламент подразумевает индивидуальный подход к каждой модели, чтобы она не слишком обгоняла другие, но и не очень отставала. Плюс весовой гандикап (до 30 кг). Заявленная мощность – около 320 л.с. Предполагаемое основное наполнение серии в дебютном сезоне – еврокубковые хэтчбеки «Сеат-Леон».

Автодром «Моску Рейсвей» получил высшую лицензию ФИА – «Грейд 1» (Grade 1), позволяющую проводить любые гонки, вплоть до Формулы-1. С момента создания подмосковная трасса имела категорию 1Т, разрешавшую Формулу-1 только в виде тестов.



Одержав четыре победы в семи этапах, петербуржец Алексей Лукьянюк («Мицубиси-Лансер Evo IX/X») стал абсолютным чемпионом России по ралли. На втором месте пермяк Григорий Трегубов, на третьем – екатеринбуржец Вадим Макаров. Лукьянюк попутно выиграл чемпионат Эстонии, где тоже регулярно выступал.

В календаре Мировой серии «Рено» на 2015 год нет российского этапа, успешно проходившего три года подряд. Это связывают с экономическим фактором. Идут переговоры о возврате серии в Россию в 2016 году. «Своего» этапа лишилась также Италия.

Команда «Лада Спорт», выступающая в чемпионате мира WTCC, подтвердила свой состав на следующий сезон. Он остался прежним: Роб Хафф, Джеймс Томпсон и Михаил Козловский. Слухи о том, что россиянина заменят, не подтвердились.

Компания «Пилот Нестеров» совместно с директором автодрома «Смоленское кольцо» Олегом Петриковым, нашим тест-пилотом, разработала серию наручных часов, посвященную гонкам. В дизайне циферблата есть элемент клетчатого флага, а ремень имитирует рисунок шинного протектора.





ПАПА РЕШАЕТ?

В испанском Хересе финишировала Мировая серия «Рено» – без особых сенсаций. Карлос Сайнс-младший (на фото) не набрал здесь очков, но все равно стал победителем – настолько велик был его запас. Теперь сына двукратного чемпиона мира по ралли вполне уместно ждать в Формуле-1. С другой стороны, чемпионат Формулы-1 не особо жалует сильнейших пилотов Формулы-«Рено 3.5». Михаила Алешина, например. Или Робина Фряйнса, который в молодежных сериях выиграл всё, что было возможно, но в Формулу-1 не попал.

Правда, прошлогоднего чемпиона Формулы-«Рено 3.5» Кевина Магнуссена взяли. Но у него ведь тоже, знаете ли, известный отец – Ян Магнуссен четырежды выиграл «24 часа Ле-Мана». Скорее всего, у Сайнса не будет проблем с тем, где найти работу.

Сергей Сироткин завершил турнир пятым – без блеска, но достойно. В классе «Рено 2.0» титул убедительно взял голландец Ник де Врис (участник молодежной программы «Мак-Ларена»). Наш Егор Оруджев – на восьмом месте.

ЗАГРАНИЧНЫЙ ФИНАЛ

Чемпионат России по ралли-рейдам ныне ознаменовался форс-мажорной отменой гонки «Шелковый путь» и бахи «Крым», а завершился «Латвийской бахой» на территории Евросоюза. Такая вот любопытная геополитическая обстановка.

Выиграл в Екабпилсе Руслан Мисиков, однако чемпионом России в абсолютном зачете досрочно стал Владимир Васильев (БМВ-X3), что вполне логично для лидера Кубка мира по внедорожному ралли.

Алексей Терентьев («Форд-F150») – сильнейший в зачете Т2. В зачете «Рейд-Спорт» первое место у экипажа Александра Кострукова и Евгения Павлова на «Газели», подготовленной при участии завода.

Добавим, что весь чемпионат и отдельные его этапы прошли при поддержке бренда премиальных масел G-Energy и «Внешэкономбанка» – благодаря чему выглядел солидно и авторитетно даже при двух несостоявшихся гонках.





ИЗГОТОВЛЕНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЗС



Автоматические контейнерные АЗС

от 300 000 руб.

Benza в России и странах СНГ:

Казахстан, Беларусь, Екатеринбург, Красноярск, Пермь, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Челябинск, Кемерово, Саратов, Владивосток, Волгоград, Екатеринбург, Ижевск, Иркутск, Ухта, Красноярск, Магадан, Москва, Оренбург, Пенза, Рязань, Саранск, Ставрополь, Чита, Чебоксары, Нижний Новгород, Петропавловск-Камчатский, Краснодар, Иваново, Кострома, Нижневартовск, Самара, Билибино, Ярославль, Минск, Тюмень, Тамбов, Сургут, Магнитогорск, Череповец, Миасс, Хабаровск, Томск, Альметьевск, Сочи, Липецк, Иваново, Ижевск, Барнаул, Лесосибирск, Ленск, Новокузнецк, Московская обл., Ульяновск, Воронеж, Сызрань, Волжский, Уфа, Киров, Вологда, Новосибирск, Серпухов, Абакан, Курган, Благовещенск, Магнитогорск, Кстово, Лангепас, Казань

реклама

 8-800-200-44-78 | www.benza.ru

ПОСМОТРЕЛИ!

Садимся в «Шкоду-Рапид» и едем смотреть первый Гран-при России. В роли обычных зрителей побывали **Сергей Зиновьев** и **Вадим Крючков**.

Попасть на «Сочи Автодром» мы могли официальным журналистским путем. Но как тогда прочувствовать ощущения обычных зрителей, у которых нет аккредитации и пропусков в VIP-зоны?

Ознакомившись с тарифами железной дороги и авиаперевозчиков, выбираем самый недорогой вариант доставки группы болельщиков из двух человек – автомобильный. Затраты времени на путь из Москвы и обратно не учитываем, поскольку дальние странствия, равно как и гонки, дарят нам удовольствие.

Еще на подъезде к Сочи убеждаемся, что мы такие не одни. В направлении автодрома в приподнятом настроении едут люди из Воронежа, Ростова, Краснодара, Петербурга… По такой же схеме: заранее ничего не покупали, не бронировали, а в пятницу опомнились – почему бы и не рвануть? Все-таки Формула-1 впервые на нашей арене, а погода хорошая. И рванули.

СУББОТА, ДЕНЬ КВАЛИФИКАЦИИ

От отеля, где мы переночевали, до Сочи около 50 км, а добирались два часа – плотный поток. На всех подъездах к Олимпийскому парку и перекрестках внутри него дежурит полиция, указывая, куда можно, а куда нельзя.

Пробок нет: пусть не быстро, но всё едет. Интуитивно пробираясь в направлении единственного входа на трассу и к кассам, попадаем почему-то на огромную и почти пустынную бесплатную стоянку. Сюда можно всем. Но это в трех километрах от цели! Хотя зрители есть

Это суббота, и очередь в официальные кассы невелика. В воскресенье она исчезнет совсем, хотя останутся нераспроданные билеты.

Перед Краснодаром нас обогнали земляки – тоже болельщики. Машину украсили символикой российского Гран-при самостоятельно.

В кассах идет и сиюминутная покупка, и выкуп билетов, заказанных заранее. В первом случае всё происходит моментально, а вот ожидание выкупа может затянуться. Ждут у кассы до 40 минут. из-за чего порою возникают скандалы.

и тут – сквозь ограду неплохо виден участок трассы с парой поворотов. Самые хитрые наловчились смотреть с крыш машин: через низкий забор всё более-менее видно и тратиться на билеты не надо!

Нам это не подходит. Сквозь кордоны доезжаем до какой-то стоянки «не для всех». Отсюда уже просматривается здание касс, но приветливые волонтеры заворачивают нас и объясняют: в некоем отеле с плохо запоминаемым названием нужно купить билет на платную стоянку, откуда до входа на трассу курсируют шаттлы. Цена услуги на весь уик-энд – 3000 рублей. Однако!

Машину бросаем в жилом квартале, несмотря на предупреждение, что работают эвакуаторы. А они действительно работают: вот провезли «Рейндж-Ровер» из 78-го региона. Привет, Питер! По наблюдениям, убирают только тех, кто припарковался под знаком, на газоне или откровенно затруднил движение.

В кассы небольшая очередь. Но на подходе нас озадачивают предложениями купить билет по цене ниже номинала. Вместо 14 000 рублей – за «десятку». Хм! Какой-то неясный способ получения прибыли. Оборотистых торговцев десятка два. Никто их не гоняет. Можно приобрести билет на любую трибуну, скидка около 30%. Заманчиво, но, может, лучше в кассу?

В официальной продаже билеты есть любые, за исключением билетов по цене 5000 рублей в зону свободного размещения, то есть без посадочного места, (их не было уже за неделю до старта) и на самую дешевую трибуну Т6 (11 000 рублей). Никаких билетов на два дня или на один день, вопреки нашим ожиданиям, не существует. Самые дешевые на данный момент – по 14 000 рублей на трибуну Т5, действительные с четверга по воскресенье. Деваться некуда…

Оформление – только по предъявлении паспорта, с указанием номера телефона и электронной почты. Очень странная форма продажи билетов за наличный расчет. Мы точно идем на спортивное мероприятие категории 0+? Может, у Формулы-1 появились

«ДОНУ» – ЗАЧЕТ!

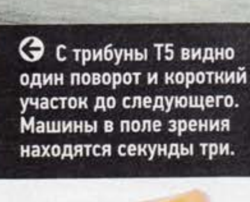
Благодаря Олимпиаде федеральную магистраль М4 привели в достойное состояние – за исключением двух сильно ремонтных участков (около 30 км каждый): близ Павловска и перед Краснодаром.

Отрезок от Москвы до Воронежа нынче без усилий пролетаешь за пять часов. Здесь четыре платных участка общей длиной около 200 км, за проезд по которым отдали чуть больше 200 рублей. Не пожалели. На «платниках» ограничение скорости для легковушек – 110 либо 130. И сюда заглядывают лишь единичные фуры, остальные эшелонами ползут по старой, бесплатной дороге. Средняя скорость до Воронежа (мы стартовали рано утром) составила 109 км/ч. По прибытии в Ростов-на-Дону упала до 99 км/ч. Неплохо!

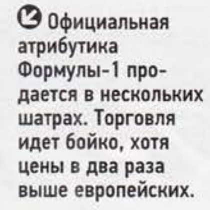


К сожалению, со времен СССР ничего принципиально не поменялось на участке Джубга – Сочи. Это 180 км серпантинной двухполоски с огромным количеством населёнки, ремонтных мест с пробками и умирающих на подъемах грузовиков. Любой обгон – риск. Здесь можно потерять всё, что выиграл на пути от Москвы. А новая объездная вокруг Сочи – блеск! Равно как и все развязки в районе Олимпийского парка. Но попасть сюда из России можно только через Джубгу и Туапсе.

На Формулу-1 – всей семьей! Компания выехала утром из Краснодара, а днем уже была на автодроме. Время в пути – часов пять-шесть.



С трибуны Т5 видно один поворот и короткий участок до следующего. Машины в поле зрения находятся секунды три.



Официальная атрибутика Формулы-1 продается в нескольких шатрах. Торговля идет бойко, хотя цены в два раза выше европейских.



В интернет-магазине команды «Ред Булл» точно такая же майка «Даниил Квят» оценена в 35 евро. Доставка почтой обойдется в 8 евро.

какие-то новые стандарты, о которых мы не знаем? Душим жабу и берем.

А талоны на платную парковку здесь не продают. Для этого надо проехать в такой-то отель и т. д. Что за ерунда! Почему нельзя продавать парковочные талоны в официальной кассе? До начала квалификации всего час, некогда нам рулить по незнакомому городу с полицией на каждом углу. Плюем на риск эвакуации нашего «Рапида» и отправляемся на трассу.

Вот незадача! Один билет бракованный, сканер на входе не читает штрих-код. Плетемся обратно. И задумываемся: а удалось бы кому поменять билет, который куплен с рук? Снова достаем паспорт, пишем заявление, ждем оформления… В общем, проникли на автодром примерно на середине квалификации, а до нашей трибуны пару километров топать. Впрочем, все равно там смотреть нечего, кроме изредка проезжающих болидов. Всё увидим завтра!

ВОСКРЕСЕНЬЕ, ДЕНЬ ГОНКИ

Утром разделяемся. Один едет на машине, другой – на рекомендованном организаторами транспорте. Все четыре дня до автодрома ходят бесплатные автобусы и электрички «Ласточка». Поезда идут один за другим, причем набиты порядочно. Добираемся почти одновременно. «Шкоду» снова паркуем возле жилья, после консультации с радушными полицейскими, которые гарантируют правильность парковки. До входа чуть больше километра – отлично! Билеты в кассе по-прежнему есть, а перед кассой их предлагают уже за половину стоимости – по 7000 рублей.

На трассу запрещено проносить еду и напитки – даже воду. А цены в точках питания на автодроме европейские. Самое доступное, что можно съесть, – хот-дог за 200 рублей. Памятуя об этом, заходим на ланч в пиццерию за пределами трассы (вкусно, но жуть как дорого), где встречаем болельщиков из Москвы. Тоже приехали на машине. Они тут с пятницы, смотреть гонку не собираются и вообще не в курсе спортивных перипетий – накануне получили достаточно впечатлений и планируют просто потусить в Сочи.



ФИНАНСЫ-РОМАНСЫ

Билет на поезд Москва – Адлер в одну сторону стоит **3745 рублей.** Время в пути – ровно сутки. На двоих туда-сюда мы потратили бы почти **15 000 рублей.** А «Рапид» съел бензина на **11 тысяч**.

Билет на самолет в самом бюджетном варианте – от **4000** до **6000 рублей,** как повезет. Покупать надо заранее, поскольку в дни перед Гран-при билетов в Адлер уже не было. Самолет сильно бережет время – для кого-то это наверняка важно. Поезд позволяет сэкономить на ночлеге. «Рапид» подарил главным образом свободу перемещения по самому Сочи и вокруг него. Грех не заехать, скажем, в обновленную Красную Поляну.

Цены в сочинском частном секторе к октябрю заметно падают. Приличный комфортный номер в полусотне метров от пляжа (12 октября народ загорал и купался: плюс 26!) обходится не дороже **2000 рублей** за сутки. Наличие у России собственного Гран-при никак на тарифы частников не повлияло. Узнав об этом, мы поселились в гостинице, о чем ни разу не пожалели. Хотя изначально планировали ночевать в машине – так наши расходы в поездке свелись бы только к оплате топлива и еды. Суммарные траты на одного (питание, жилье, билет на Гран-при) у нас составили **около 30 000 рублей.**

«Своих» в городе идентифицируешь легко: входной билет упакован в красочную пластиковую оболочку с красивой ленточкой. Размером она крупнее, чем любой бейджик персонала гонки, – крупнее, чем у самого Берни Экклстоуна. Вешаешь билет на шею и сразу ощущаешь себя важной сопричастной фигурой, вхожей в узкий круг. Процедуру досмотра на входе, не менее строгую, чем в аэропорту, принимаешь со снисходительным великодушием.

Пространство вокруг трассы насыщено буфетами и разнообразной гоночной развлекухой. Гольф-кары за 100 рублей отвезут к любой дальней трибуне. Динамично, весело, довольные люди. Народ активно питается.

А вот с туалетами по российской традиции просчитались. В синие кабинки без удобств удастся попасть быстро. А в современные WC с зеркалами, унитазами и полотенцами жуткие очереди. Хотя пиво кругом течет рекой! Как же так?

Но в целом организация изумительная. Везде волонтеры, готовые бесконечно общаться и объяснять. И мы в жизни не видели такой открытой и улыбчивой полиции, как в Краснодарском крае. Могут же!

Глаза разбегаются – и мы едва не опоздали на свою трибуну к старту гонки. Поразительно: почти все места заполнены. Но отсюда видно даже не весь поворот, а только выход из него. Вид на начало виража заслонен рекламным щитом. Спасает большой экран напротив, куда подают телевизионную картинку. Без нее нипочем не разберешься, что происходит. Потому что вот он, волнующий момент старта! Полминуты ожидания – едут! Вжик! Все двадцать машин промчали мимо. Пауза на полторы минуты и тишина… И снова – вжик!

Через десять минут колонна растянулась, и можно было созерцать мелькание одиноких машин. Отслеживаем пит-стопы на гигантском мониторе. На лицах многих зрителей недоумение. На наших – тоже. И это Формула-1, собирающая по 100 000–120 000 зрителей?!

Возможно, нам просто не повезло – гонка сложилась «трамвайная», без особой остроты. Но неслучайно многие эксперты говорили, что «Сочи Автодром» малопригоден для просмотра гонок. Масштабные олимпийские объекты, вокруг которых вьется дорожка, заслоняют весь обзор. Ни с одной точки не видно больше чем полтора поворота. На будущее: самая выгодная трибуна – Т2. Поворот плюс стартовая прямая. Впрочем, через полчаса и она опустела на треть.

На выходе ловим зрителей: мол, как оно? Консолидированное мнение: ничего не видно, но в целом всё супер! В следующем году приедем снова!

Раз так, мы тоже приедем. ЗР



От эвакуации и платных парковок в дни Гран-при спасал частный сектор. В жилых кварталах есть где оставить машину – если приехать пораньше.

К приезду Формулы-1 Почта России приурочила выпуск уникальной марки с болидом и провела перед входом на трассу гашение специальным штемпелем. Редакционные филателисты в восторге!



Что касается антуража, питания и всех видов развлечений в паддоке и вокруг него, в этом российский Гран-при на высоте. А вот туалетов – мало!

АВТОМАТ НА СЕРПАНТИНЕ

Коллеги предупреждали о задумчивом характере нашего «Рапида» с автоматической коробкой и атмосферником мощностью 105 л.с. О сложностях при обгонах. Мол, вяловат автомобиль, причем даже в спортивном режиме. Куда уж ему на горные дороги соваться! А он, оказывается, прекрасно себя на них чувствует. Да, в «драйве» не очень здорово. Но стоит перевести селектор коробки передач в режим ручного переключения, как ситуация меняется. Шесть ступеней, если их задействовать вовремя, дают возможность не выпадать из потока и не втаптывать педаль газа в пол. Мало того, автомат позволяет тормозить двигателем на спусках и не греть понапрасну тормоза. Обгоны – только в ручном режиме переключений.

Расход топлива колебался в пределах 9–11 л/100 км, в зависимости от загрузки горной дороги. На шоссе укладывались в 7,5–8 л/100 км.

Понравилась подвеска. Достаточно энергоемкая и комфортная, причем не в ущерб управляемости. Багажник – мечта! Большой, а доступ удобный. То, что нужно для дальнего путешествия. За неполные 4000 км ни единой поломки. Лишь долили 400 мл масла в мотор. С учетом нагрузки на горных дорогах – приемлемо.

В общем, автомобиль понравился. И, видимо, не только нам. В южных краях много «рапидов», и почти все такие же белые.



А **Максим Кадаков** следил за гонкой из паддок-клуба. Вот его рассказ.



НА КОНТРАСТЕ





Паддок-клуб – жирное место. Чтобы столоваться по высшему разряду, смотреть за гонкой с нависающей над пит-лейном террасы и между делом пожать руку Алану Просту, нужно было отвалить 220 тысяч рублей. Просторные бизнес-ложи крупные компании снимали за бешеные деньги – 13 миллионов рублей и выше. Ни на одной трассе мира не встретишь такого количества VIP-гостей – на «Сочи Автодроме» их было несколько тысяч!

Кто они? Если забыть о толщине кошелька – такие же, как все остальные. Большинству до Формулы – что до фонаря. Приехали отметиться, потусить. Кто от скуки, а иные – по привычке держать нос по ветру: если уж и президент здесь…

Островок автоспортивного капитализма, построенный на обломках социалистического курорта, расцвел на наши деньги, но не без помощи извне.

В ресторане, где я ужинал с тест-пилотом команды «Феррари» Марком Жене, шеф-поваром трудится испанец. Удивившим порядком и чистотой сочинским отелем, где я провел уик-энд, управляет француженка. В холле паддок-клуба мне подносил кофе голландец, там же за обедом блюда меняла австрийка, а на ресепшене бизнес-ложи «Феррари» меня привечали жгучие итальянки.

Бог мой! Практически все ключевые сервисные посты занимают экспаты.

И, словно для контраста, «наше всё». На гигантской «олимпийской проходной» открыта лишь половина пунктов контроля безопасности – поэтому очереди. Туалетов для простых смертных не хватает. Я потратил четверть часа на то, чтобы получить разрешение сфотографировать кабинет первой медпомощи – небольшую комнатку с полагающимся оборудованием.

– Журнал «За рулем»? Сфотографировать кабинет?

По-моему, дозвонились до министра здравоохранения – но решения так и не приняли. При этом я без особых проблем проник в лабораторию фирмы «Шелл», которая занимается анализом проб бензина и масла для болидов команды «Феррари», – и получил ответы на все вопросы.

Да, гонку блестяще обслуживала команда российских маршалов. Но их два года натаскивали европейцы! И не нужно этого стесняться. Царь Петр, ходивший учиться за три моря, не дурак был.

А что сама трасса? Марк Жене поведал мне, что гонщики не жалуют автодромы, построенные герром Тильке, – потому что они бездушные, словно из набора одинаковых элементов.

– Любимая трасса большинства гонщиков? Конечно, бельгийская «Спа-Франкоршам». Это намоленный трек, с душой!

Марк, чтобы сочинская трасса стала одухотворенной, здесь нужно проводить гонки хотя бы лет пятьдесят. А пока помолимся за то, чтобы состоялись два следующих запланированных Гран-при.

Кстати, президент не опоздал к старту ни на минуту – хотя «менеджмент» у него явно не пришлый, отечественный. ЗР



ЦИРК УЕХАЛ, АВТОДРОМ ОСТАЛСЯ

Чем живет «Сочи Автодром» после Гран-при России, выяснил **Вадим Никишев**, приехав туда для участия в Кубке Mazda Sport Cup.

Я иду вдоль ограждений «Сочи Автодрома» и наслаждаюсь тишиной теплой осени. Впрочем, затишье временное – перерыв между заездами любительского Кубка «Мазда Спорт Кап».

Российское представительство фирмы «Мазда» проводит гонки уже семь лет: сначала турнир для владельцев машин назывался «Зум-Зум Челлендж», а с 2011 года он известен как Кубок «Мазда Спорт Кап». В течение сезона отбор проходят сотни клиентов и журналистов – они соревнуются в физической подготовке, знании спортивных правил, заездах на экономичность и на лучшее время круга. Автомобили – обычные 150-сильные хэтчбеки «Мазда-3» и специально подготовленные родстеры «MX-5 Аори».

В этом году гонки прошли в Мячкове и под Нижним Новгородом, а завершающий этап состоялся на «Сочи Автодроме». Семь частных команд из пяти участников каждая, две журналистские и две корпоративные выясняли, кто достоин отправиться на зимний Кубок «Мазда Айс Рейс». Многим тренерам трасса знакома – чемпион России Борис Шульмейстер, победитель Кубка страны Владимир Шешенин, пилотесса Наталья Гольцова гонялись здесь на этапе РСКГ за месяц до Гран-при Формулы-1. Однако удача сопутствовала подопечным многократного чемпиона СССР и России Владимира Гольцова: именно его коллектив с внезапным названием «Бдыщ» стал победителем Кубка.

Моя команда отсеялась накануне, поэтому я бродил по паддоку «Сочи Автодрома» в размышлениях о его судьбе. Впервые журнал «За рулем» побывал тут год назад, в канун Олимпиады, и проинспектировал строящуюся трассу (ЗР, 2014, № 2).

Дебютные соревнования в ранге чемпионата и Кубка России автодром принял в сентябре, когда на нем провели этап Российской серии кольцевых гонок (ЗР, 2014, № 11). Затем состоялся Гран-при России. А что теперь?

Через неделю после Формулы-1 в Сочи приехал этап любительской серии MaxPowerCars, сейчас вот – «Мазда Спорт Кап». Но, оказывается, в перерыве между автомобильными гонками, 25–26 октября, тут провели финал Кубка России по триатлону – 40-километровую велогонку, в которой приняли участие свыше 180 спортсменов! А сразу после Кубка «Мазды» на стартовую прямую вышли более тысячи участников первого Сочинского полумарафона.

О ближайших планах по развитию «Сочи Автодрома» рассказал промоутер Гран-при России Сергей Воробьев:

– В зимние месяцы до Нового года трасса зарезервирована под частное использование. Активно используем трассу и по прямому назначению. Во-первых, речь идет о трек-днях, в течение которых каждый желающий сможет проехать несколько кругов по треку. Во-вторых, скоро откроем Академию водительского мастерства, в составе которой будет два подразделения. Первое – детско-юношеское, которое станет спортивной школой для подрастающего поколения российских гонщиков. Второе – для водителей, желающих повысить свое мастерство и пройти курсы контраварийного вождения. ЗР



В фойе президентской ложи «Сочи Автодрома» компания Gorkyclassic провела мини-выставку легенд отечественного автоспорта. Среди экспонатов – реплика рекордно-гоночного автомобиля ГАЗ-ГЛ-1 образца 1940 года и ГАЗ-24 самой престижной в СССР кузовной серии «Дзинтара Волга».

ДОБАВИМ НОВИЗНЫ!





Прощаемся со старым «Логаном» и немного меняем правила ледовой битвы в преддверии гонки 2015 года.

Принципиальных изменений в регламенте нет, но схема отборочных заездов станет иной. Вместо шести групп, как было в последние годы, пилотов поделят на три. И каждая затем дважды выйдет на старт, чтобы выявить лучших. Причем на старте второго заезда первую шестерку пилотов расставят в порядке «наоборот», заимствовав классический принцип «туринговых» кольцевых гонок. По сумме очков в двух отборочных заездах определится пара сильнейших в каждой группе – они и выступят в финале.

Еще важная новость – техника для финалов обновится. Наш партнер, фирма «Рено», готовит шестерку самых актуальных машин – «логанов» второго поколения.

Все они будут обуты в одинаковые серийные шины «Континенталь-КонтиАйсКонтакт HD» – такие же, как на автомобилях отборочной стадии. Гоночные шипы применяться не будут.

А чтобы всё задуманное нормально реализовалось, 23 февраля на Центральном московском ипподроме нужна обыкновенная зимняя погода.



Александр Артемьев (Алматы, год рождения – 1984)
Семикратный чемпион Казахстана по кроссу и трековым гонкам часть карьеры проводил в России, где выступал в кольцевых гонках и стал призером Кубка России.



Дмитрий Брагин (Тольятти, 1982)
Одно из главных действующих лиц Гонки звезд последних лет, трижды был серебряным призером. Пилот-универсал, имеет титулы в кольцевых гонках, ралли, кроссе и ралли-кроссе, одержал множество побед на зимнем треке.



Алексей Дудукало (Химки, 1976)
Опытнейший пилот, многократный чемпион страны по трековым и кольцевым гонкам. В Гонке звезд стартовал почти всегда, часто выходил в финал, выиграл лишь однажды – в 2006 году.



Михаил Грачев (Омск, 1988)
Чемпион страны по кроссу и теперь уже трехкратный чемпион по кольцевым гонкам. Становился призером и в трековых гонках. Пилот без недостатков – быстр, рассудителен, корректен и всегда в хорошей форме.



Кирилл Ладыгин (Екатеринбург, 1978)
Человек, который забрал навсегда «Хрустальную шину» – главный приз Гонки звезд «За рулем», выиграв ее трижды, а потом еще раз. Феноменально быстр на любом покрытии, а особенно – на льду.



Никита Мисюля (Самара, 1990)
Долго занимался маунтинбайком и был членом сборной России, прежде чем пришел в автоспорт. Почти с ходу выиграл кольцевой Кубок «Гранты», а в этом году стал призером чемпионата мира по ралли-кроссу.



Егор Санин (Ульяновск, 1998)
Из числа самых юных участников Гонки звезд. Одержал множество побед в состязаниях юниоров, затем пришел в большой спорт и быстро собрал урожай наград – победитель и призер Кубка России по кольцевым гонкам.



Михаил Скрипников (Мытищи, 1982)
Отличный пример быстрого превращения в гонщика-профессионала. Прошел путь от пилота-любителя до чемпиона России по ралли. С непостижимым постоянством пробивался в финалы Гонки звезд.

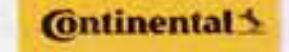


Аркадий Жарков (Москва, 1969)
Мастер много лет выступает только на зимних овалах, постоянный участник Гонки звезд, двукратный ее призер. Вне трассы легко идентифицируется по классической шапке Аркадия Жаркова.

Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования.



















РОССИЯ


Р 2

СМОТРИ С 30 НОЯБРЯ

КАЖДОЕ СЛОВО В ЦЕЛЬ!

БИАТЛОН С ДМИТРИЕМ ГУБЕРНИЕВЫМ

Реклама


Свидетельство о регистрации СМИ телеканал «Россия 2» Эл № ФС77-48109, выданное 30.12.2011 Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций



Наезд на пешехода – второй по распространенности вид ДТП. **Игорь Моржаретто** пытался разобраться, как можно исправить печальную статистику.

СВЕТЛЯЧОК

В ТЕМНОТЕ

Основная доля наездов со смертельным исходом приходится на темное время суток. Свою лепту вносит традиционная любовь россиян к темной одежде. В состоянии ли водитель увидеть вышедших на проезжую часть или бредущих по обочине людей, если они одеты в темные джинсы, куртки, пальто и шапки? Вот и закономерен печальный итог: за первые девять месяцев 2014 года с участием пешеходов произошло 38,8 тысячи ДТП, в которых погибли 4,7 тысячи человек и еще 35,8 тысячи получили ранения.

Чтобы хоть как-то изменить эту тенденцию, требуются серьезные усилия. В первую очередь на государственном уровне. Нужно продолжать инженерное обустройство дорог и улиц – строить подземные и надземные переходы, барьерные ограждения на трассах, заниматься освещением улиц. Необходимо вести пропаганду законопослушного поведения на дорогах среди людей всех возрастов – начиная с детского сада. Однако всё это требует времени (за день и даже за несколько лет всех не отучишь перебегать улицу, где захочется) и колоссальных, миллиардных вложений. Но есть вариант простой и недорогой, который уже сегодня позволит сократить число пострадавших. Это не новость и не открытие – почти каждый знает, что есть такие приметные вещи, как светоотражатели для пешеходов.

Пока одежду со светоотражательными элементами увидишь разве что на дорожных рабочих да сотрудниках ГИБДД. Для них ношение заметной на дороге униформы обязательно, да и вряд ли кто-то в трезвом уме начнет устанавливать барьерное ограждение на трассе, облачившись в черную фуфайку (хотя пару десятков лет назад именно так и было). А вот выйти с ребенком на темную улицу, облачившись в темные же одежды (чтобы быть незаметнее, что ли?), для нас обычное дело.

Между тем в Европе передвижение пешеходов по дороге в темное время суток без светоотражателей запрещено, за это можно схлопотать серьезный штраф – в некоторых странах до 300 евро. А если вдруг ночью произошло ДТП с участием пешехода, на одежде которого не было светоотражающих элементов, водителя запросто могут признать невиновным. Сделает свои выводы и страховая компания. Впрочем, зачем далеко ходить за примером? Даже в близкой Белоруссии пешеходы обязаны использовать световозвращающие элементы в темное время суток при движении по краю проезжей части, а также при пересечении дороги вне установленных мест. Об этом прямо говорит пункт 17.1 в Правилах

ПО СВОЕЙ ВИНЕ

Только за девять месяцев 2014 года на дорогах России по собственной вине погибло около **3200** пешеходов. По статистике, каждое третье ДТП с участием пешехода происходит в темное время суток. При этом ночные аварии значительно превосходят дневные по степени тяжести.

БЕЗОПАСНОСТЬ РАДИ ЖИЗНИ

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» проводится комплекс мероприятий, направленных на использование различных световозвращающих элементов. Зимой, в условиях плохой освещенности, приспособления, отражающие свет фар, делают пешехода заметным, повышают уровень безопасности граждан, помогают снизить количество ДТП. В рамках выполнения мероприятий ФЦП практически во всех субъектах Российской Федерации проходят акции, призванные обеспечить безопасность самых маленьких участников дорожного движения и снизить уровень детского дорожно-транспортного травматизма.

КАК КРЕПИТЬ СВЕТООТРАЖАТЕЛИ

(Советы опытных педагогов)

■ **Подвески** (лучше, если их будет насколько) крепите за ремень, пуговицы. Значки – в любом месте на одежде. Считаете, что вы стали похожи на новогоднюю елку? Зато вас увидят издалека!

■ **Нарукавные повязки и браслеты** хорошо бы надевать не только на руки, но и на нижнюю часть брюк и шапочку. Причем в городе их надо иметь с обеих сторон – и справа, и слева.



■ **Сумочку или портфель** с закреплёнными светоотражателями лучше нести в правой руке, когда идешь по правилам – по обочине или тротуару навстречу потоку автомобилей. Рюкзак – естественно, за спиной.



■ **Самая лучшая одежда** для нашей зимы – не только теплая, но и с нашитыми заранее световозвращающими элементами. На детские куртки хорошо бы нанести световозвращающие термоаппликации и наклейки.



дорожного движения Республики Беларусь.

Вы удивитесь, но аналогичная норма существует и в России – пункт 4.1 появился в ПДД еще в 2006 году. Правда, она имеет лишь рекомендательный характер и никакого наказания за ее игнорирование не предусмотрено.

ЗАСВЕТИСЬ!

Исследования, которые неоднократно проводились как за рубежом, так и в России (в том числе и нашим журналом), показали: светоотражатели примерно в шесть раз снижают риск наезда на человека в темное время суток. Водитель обнаруживает пешехода с гораздо большего расстояния, чем обычно, – примерно со 150 м (а в дальнем свете фар и вовсе с расстояния до 400 м) – и успевает быстро среагировать. Для сравнения: пешеход в темной одежде в схожих условиях «проявляется», когда до него остается всего 30–40 м, – при скорости автомобиля 50 км/ч да на скользкой дороге избежать наезда едва ли удастся.

Как рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Виктор Нилов, идеи по внедрению светоотражающих элементов в качестве деталей одежды или аксессуаров поддержаны на всех уровнях управления. Правда, пока нет законов и положений, которые обязывали бы производителей хотя бы детской одежды использовать световозвращающие элементы, однако это вопрос ближайшего будущего. Но как изменить сознание самих людей, вырвать их из «серой массы», заставить «засветиться»? Особенно тех, кто «до 16» и «после 60»? Это две самые уязвимые возрастные категории!

Генерал Нилов считает, что если родители, собираясь одеть ребенка, принимают во внимание погоду, то следующим пунктом они должны учесть дорожную обстановку. Если ребенок уходит в школу рано утром, когда еще темно, и возвращается после захода солнца, то однозначно он должен быть заметен на дороге. И об этом в первую очередь должны думать его родители.

В безопасности ребенка также должны быть заинтересованы детский сад и школа. Может, через них обеспечивать детей светоотражающими элементами? Стоит также наладить торговлю разнообразными светящимися значками, полосками, браслетами в газетных киосках и билетных кассах. Ведь они совсем недорогие: 50–100 рублей. А там, глядишь, мода на блестящие «светлячки» дойдет и до взрослых. Ведь с ними куда меньше шансов попасть под машину и потерять здоровье. А то и жизнь… ЗР



Виктор НИЛОВ,
начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ

Сейчас будут изменены требования в Правилах дорожного движения, Минпромторг дал поручение о разработке стандартов. Но главное – это восприятие проблемы. Мы неоднократно разбирали ее и пришли к выводу, что одномоментно, щелчком пальцев проблему не решить. Если мы начнем сразу всех наказывать, правильно ли это будет? Нужно идти с нескольких сторон – разъяснение, объяснение, обучение и только потом уже наказание.

ПРАВА И ПРАВИЛА

Правительство утвердило новые правила сдачи экзаменов на права, которые вступили в силу 5 ноября. **Сергей Смирнов** объясняет, в чем различие с прежними порядками.

По сравнению с ранее действовавшими правилами (утверждены постановлением Правительства РФ от 15.12.1999 года № 1396), в новых достаточно много изменений. Хотя правила заработали с 5 ноября, в ГИБДД обещают перейти на новые экзаменационные билеты с декабря. До их появления все, кто закончил автошколу по старым методикам, смогут сдавать теорию по прежним билетам. Затем придется перестраиваться на новые. Обучаться в автошколе заново необязательно, так как свидетельство об окончании автошколы остается действительным. Достаточно самостоятельно изучить материал новых билетов.

Появилась возможность сдать теорию и практику непосредственно в автошколе – но в присутствии экзаменатора из ГИБДД. Правда, это возможно лишь в том случае, если при автошколе имеется автоматизированный автодром (закрытая площадка с видеокамерами для контроля результатов упражнений), а сама школа имеет положительные рекомендации. Если в течение шестимесячной проверки автошкола покажет высокую результативность обучения (количество сдавших с первого раза экзамены по теории – не менее 80%, а по первоначальным практическим навыкам – не менее 70%), то ГИБДД направит в школу экзаменатора.

Теперь можно сдавать экзамены в любом подразделении ГИБДД, независимо от места жительства (регистрации). Адреса ищите в Интернете: www.mvd.ru и www.gibdd.ru. Через Интернет можно подать и заявление о желании сдать экзамен (www.gosuslugi.ru) – в ответ вам должны назначить дату и время.

Экзамены будут проходить в три этапа. Первый – проверка теоретических знаний. Помимо собственно ПДД придется изучать основы безопасного управления автомобилем, законодательство в области дорожного движения, ответственность водителей (уголовную, административную и гражданскую) и оказание первой помощи.

Следующий этап – проверка практических навыков на закрытой площадке, а затем вождение в населенном пункте. Теперь можно сдавать экзамены по вождению на автоматической коробке. В этом случае в правах будет отметка «АТ», с которой управлять автомобилем с механикой уже нельзя. Если кандидат провалил любой из экзаменов, следующая попытка будет назначена не ранее чем через неделю. Сдав теоретический экзамен можно взять полугодовой перерыв до сдачи практического.

Говорят, что со следующего года придется оплачивать каждую попытку сдачи экзаменов (сейчас экзамен в ГИБДД сдают бесплатно, а сумма госпошлины за выдачу водительского удостоверения – 800 рублей). В ГИБДД предложили брать деньги за каждый из экзаменов и за каждую попытку пересдачи. В ведомстве считают, что это будет самым действенным способом заставить людей взяться за ум и сдать все экзамены с первого раза. ЗР

Кто может сдавать экзамен?

К сдаче экзаменов допускаются лица, прошедшие обучение в автошколе (самоподготовка ЗАПРЕЩЕНА), без медицинских противопоказаний и достигшие необходимого возраста.



Категории M, A1 – с **16** лет;

A, B, C, B1, C1 – с **18** лет;

D, Tm, Tb, D1 – с **21** года;

BE, CE, DE – лицам, имеющим право на управление соответственно категорий **B, C, D** в течение не менее чем 12 месяцев;

C1E, D1E – лицам, имеющим право на управление категорий **C, D** либо подкатегорий **C1, D1** в течение не менее чем 12 месяцев.

Какие нужны документы?



Для сдачи экзамена понадобятся: ЗАЯВЛЕНИЕ, ПАСПОРТ (документ, удостоверяющий личность), МЕДИЦИНСКАЯ СПРАВКА, СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОКОНЧАНИИ АВТОШКОЛЫ. При сдаче экзамена несовершеннолетними (до 18 лет) требуется письменное согласие законных представителей. ОПЛАТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОШЛИНЫ.

Где сдавать?

Граждане РФ вправе сдавать экзамен в ЛЮБОМ подразделении ГИБДД, осуществляющем прием экзаменов и выдачу водительских удостоверений.

Что сдавать?



Сначала сдается ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН. Затем проверяются ПРАКТИЧЕСКИЕ НАВЫКИ НА ЗАКРЫТОЙ ПЛОЩАДКЕ. Последний экзамен – УПРАВЛЕНИЕ В ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ.

Проверка теории проводится с использованием автоматизированной системы по экзаменационным билетам. Первоначальные навыки управления проверяются (для категорий B и B1) на автодромах по следующим упражнениям: остановка и начало движения на подъеме, маневрирование в ограниченном пространстве, движение и маневрирование задним ходом, парковка и выезд с парковки, остановка для посадки и высадки пассажиров, въезд в бокс задним ходом, проезд регулируемого перекрестка (для автоматизированных автодромов).

Управление в условиях дорожного движения проводится по специальным маршрутам на дорогах общего пользования.

После успешной сдачи экзаменов кандидату выдается ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ



Реклама



23 ФЕВРАЛЯ 2015

МОСКВА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИППОДРОМ





















НЕИЗЛЕЧИМО БОЛЬНОЙ

Законодатели ужесточили правила оформления водительских медицинских справок. **Сергей Смирнов** копался в официальных постановлениях, а **Максим Сачков** взял быка за рога – и отправился получать новую справку.

Медицинские справки в нынешнем их виде – профанация. Говорили мы об этом не раз, а в качестве яркого примера купили водительскую справку для безногого инвалида (ЗР, 2014, № 5). Мы предлагали отменить этот документ и подготовили альтернативный вариант контроля здоровья водителей (ЗР, 2014, № 1). И лишь чиновники продолжали верить в честных врачей и работоспособность связки «медсправка – безопасность на дорогах». С 31 марта 2014 года законодатели ввели в действие новый порядок. Неужели что-то изменилось?

Если раньше для получения медсправки достаточно было полутора тысяч рублей и пятнадцати минут свободного времени, то теперь процедура затратнее и по времени, и по финансам. Дело в том, что к обязательному посещению врачей (хирург, лор, невролог, офтальмолог, терапевт, нарколог и психотерапевт), от которых требовалась отметка об отсутствии противопоказаний, добавился визит в наркологический и психоневрологический диспансеры, причем непременно государственно-муниципальные. В психдиспансерах всех поголовно направляют на электроэнцефалографию (ЭЭГ) и экспериментальное психологическое исследование (ЭПИ). Такая обязаловка преподносится как законная. В медучреждениях висят объявления со ссылкой на постановление правительства и письмо Минздравсоцразвития РФ.

А не дурят ли нам голову?

ХОТЯ БЫ ПОСПОРИТЬ

Обязанность медицинского освидетельствования прописана в статье 23 закона «О безопасности дорожного движения». Там указано, что кандидаты в водители, а также водители, которым необходимо заменить водительское удостоверение в связи с истечением срока действия или после окончания срока лишения права управления, должны пройти медицинский осмотр. За свой счет.

Законопослушному гражданину получать медицинскую справку нужно раз в десять лет – по сроку действия прав (хотя срок действия самой справки составляет два года). Тем же, кто работает водителем, медкомиссию придется пройти при приеме на работу, а потом – профилактические осмотры минимум раз в два года. Предрейсовый и послерейсовый осмотры тоже никто не отменял.

В законе отмечено, что порядок проведения медицинских осмотров устанавливается органом, уполномоченным правительством страны. Вторит этому и закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (статья 65). Вот только единого прописанного порядка для обычных водителей нет.

Чиновников не интересует здоровье водителей. Получение справки – формальность, причем весьма дорогая

Дело в том, что сейчас всех водителей проверяют по правилам, разработанным для водителей-профессионалов, то есть работающих в сфере перевозки людей и грузов. Есть несколько разных приказов и постановлений, в которых расписан порядок проведения предварительных и периодических медицинских осмотров (приказ Минздрава СССР от 29.09.1989 года № 555, приказ Минздравсоцразвития РФ от 12.04.2011 года № 302н, постановление Правительства РФ от *28.04.1993 года № 377*).

В одной из инструкций говорится, что обследование водителя психиатром и наркологом является обязательным. При этом психиатрическое обследование проводится по правилам оказания психиатрической помощи. По мнению медиков, все водители без исключения (в том числе и водители легковой категории B) относятся к лицам, осуществляющим профессиональную деятельность на транспорте. А раз так, то каждый водитель или кандидат на получение водительского удостоверения обязан пройти функциональное исследование. Именно поэтому нас всех заставляют проходить ЭЭГ и ЭПИ. По этому поводу министр Минздравсоцразвития Вероника Скворцова даже написала разъяснительное письмо.

Я категорически не согласен с подобной практикой. Даже если смириться с едиными стандартами медосмотров для водителей-профессионалов и любителей, то требование прохождения ЭЭГ и ЭПИ необоснованно. Дело в том, что в пункте 38 Порядка проведения обязательных предварительных и периодических осмотров (приказ Минздравсоцразвития РФ № 302н, на который в том числе ссылается в своем письме министр Скворцова) говорится о возможности дополнительных обследований только при условии наличия веских оснований. Такие основания должны быть аргументированы врачом-психиатром или наркологом. Более того, эти проверки касаются лишь лиц, чья профессиональная деятельность связана с вредными или опасными производственными факторами. Помимо этого, ЭЭГ и ЭПИ может проводиться лишь с согласия гражданина.

Так, к примеру, Верховный суд России в решении по делу от 18.12.2012 года № АКПИ12-1363 указал, что приказ Минздравсоцразвития РФ № 302н предусматривает лишь профилактический осмотр одним врачом-психиатром и одним врачом-наркологом, которые по результатам осмотра дают заключение о наличии или отсутствии основания для проведения более серьезных исследований. И только при наличии таких оснований может быть назначено проведение ЭЭГ и ЭПИ. На практике же всё происходит с точностью до наоборот. Водителей заставляют сразу проходить все обследования, причем за немаленькие деньги.

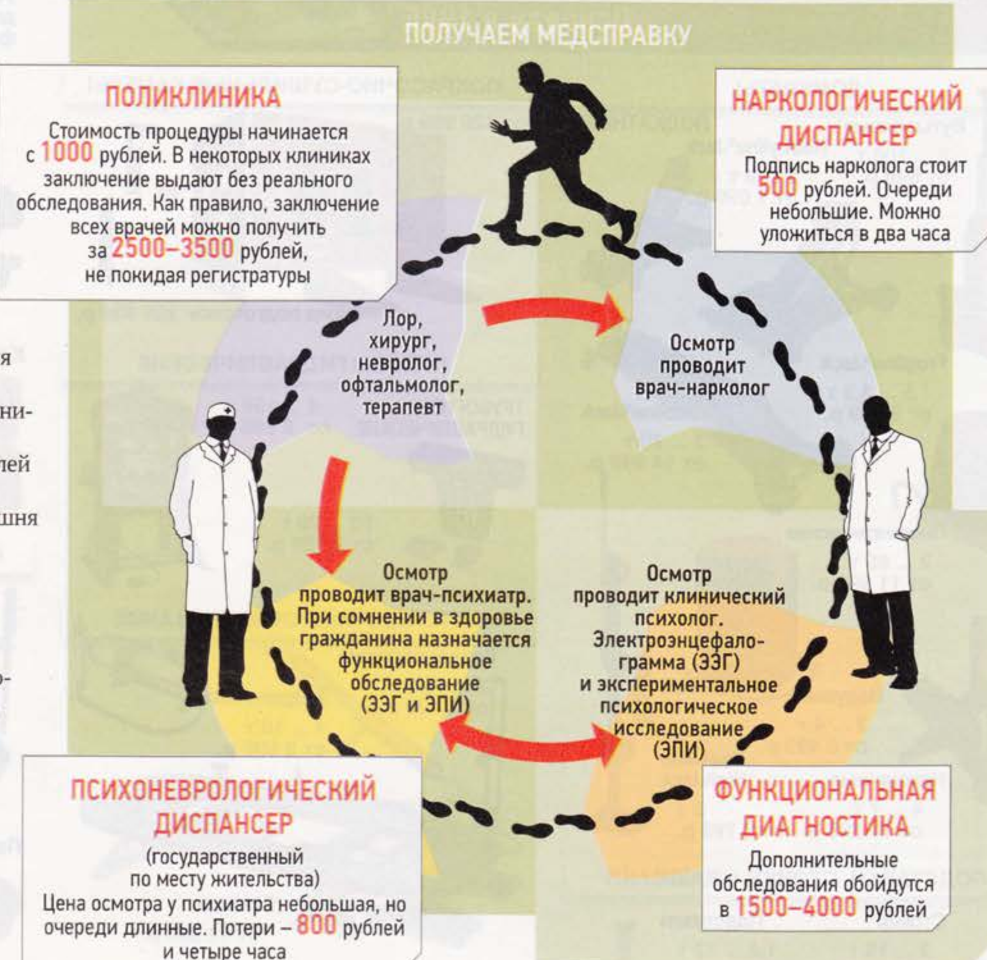
Конечно, их согласия никто не спрашивает. Мол, не нравится – ходите пешком. Именно поэтому обязанность проходить все эти исследования мало похожа на имеющую законные *основания*.

У РАБОВ НЕТ ВЫБОРА?

Тем не менее спорить в этой ситуации себе дороже. Справка нужна здесь и сейчас. Кто из нас пожелает тратить время на судебные разбирательства

и добиваться получения справки без дополнительных исследований? Полагаю, единицы. Проще заплатить деньги и никаких исследований не проходить.

Вы скажете, что подобное невозможно? Вот вам реальная история о покупке справки на новый лад, которую рассказал Максим Сачков.



ИСТОРИЯ ЛИЧНАЯ, ТИПИЧНАЯ

Права заканчивались через месяц. Для замены нужна медицинская справка. В Интернете нашел ближайшую организацию – и позвонил.

– Справка для ГИБДД? 1300 рублей и 20 минут.

Я уж было обрадовался, но барышня на том конце провода огорошила:

– Со справкой вы едете в наркологический и психдиспансер – и там ставите отметки. Только учите, что в психдиспансере требуют электроэнцефалограмму и заключение психолога. Я вам посоветую поликлинику, где это можно сделать. Обойдется в 3500 рублей.

Не слишком ли запутанная схема? Не дороговато ли при наших-то зарплатах? Поищу еще что-нибудь!

Но куда бы я ни обращался, ответ был один: за печатями езжайте в диспансеры, сами проводить эти обследования не имеем права. При этом цены на услуги в разных заведениях различались порой в два-три раза!

Очередной медицинский центр нашел прямо в сердце столицы. Его интернет-адрес красноречиво говорил о специализации: vamspravka.com. Справку, заключение психолога, ЭЭГ – готовы сделать всё. И быстро. А еще завлекли акцией: «Всего 2500 рублей».

Очереди нет, бумаги оформили без проволо́чки, деньги взяли мгновенно – и я пошел по врачам. Точнее, посетил лишь одного специалиста, причем не знаю какого: он спрашивал меня обо всех заболеваниях – от близорукости до геморроя. Исследование, безусловно, провели – проверили зрение. Я предложил еще измерить давление (все-таки не мальчик уже), но тонометр оказался в соседнем кабинете. Через 15 минут я получил справку, заключение психолога и даже распечатку ЭЭГ, хотя эту электронную установку даже в глаза не видел! На выходе я пошутил, что у меня самая красивая ЭЭГ. Девушка на кассе хмуро кивнула и отвернулась – а я, ощутив себя совершенно здоровым, отправился в психоневрологический диспансер своего округа.

Без шуток: это филиал сумасшедшего дома! В регистратуру выстроилась длинная очередь. Два часа провел в ней, потом еще полтора, чтобы оформить договор о платных услугах. Неудивительно, что по пути до кабинета врача здоровые могут стать душевнобольными. Осмотр у специалиста занял не более двух минут. Доктор спросила меня, кем я работаю, «дружу ли с головой» (именно так!) и, даже не посмотрев ЭЭГ и справку от психолога (хотя их оставила себе), дала заключение, что я не сумасшедший. Всё удовольствие обошлось в четыре часа и 800 рублей. Я же говорю, дурдом!

Последний рывок – наркодиспансер. По сравнению с предыдущим учреждением тут вольготно: на все процедуры я потратил каких-то полтора часа. Самые яркие впечатления получил от общения с врачом, который устроил мне настоящий допрос: «Как часто употребляете спиртное? Сколько можете выпить? Почему у вас дрожат руки?»… В общем, посещение наркодиспансера породило устойчивое желание напиться. И, думаю, не только у меня. Но сначала – 500 рублей в кассу.

Дорого обошлась мне справка. Дело даже не в деньгах. После пережитого я готов отдать бо́льшую сумму, лишь бы не стоять в этих очередях, не терять кучу времени, сил, нервов. Представляете, какой это удар по экономике страны – когда тысячи людей томятся в этих очередях и клянут родное государство? А могли работать, воспитывать детей, проводить время с близкими людьми. Отдыхать, в конце концов.

И ради чего все эти мытарства? Что изменилось по сравнению с прошлой схемой получения справки? Меньше на дорогах станет опасных водителей? Нет! Ибо процедура осталась формальностью, хотя стала мучительнее. За неудобства еще и платить приходится. Парадокс!

Так для чего всё это? Ответ очевиден. Умножьте количество водителей на стоимость таких липовых обследований. Бешеные деньги! Вот я и хочу спросить у министра Вероники Скворцовой: какова была цель введения нового порядка медицинского освидетельствования? Довести народ до ручки и еще раз обобрать? Если так, то цель блестяще достигнута. ЗР

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ
Основан в 1996



ДОМКРАТЫ



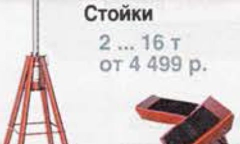
Бутылочные
2 ... 100 т
от 599 р.

ПОДКАТНЫЕ
Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 1 099 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 5 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 14 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 11 999 р.



Надувные
3 ... 4 т
от 3 499 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 11 999 р.

Реечные
HighJack
3 т
от 2 799 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ

Стойки
2 ... 16 т
от 4 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 549 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ



Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 18 999 р.

Гидравлический
0,7 т
6 999 р.

Механические
0,25 т
3 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,4 т
от 1 999 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ



1,5 ... 4 т
от 24 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 429 999 р.



Зона подготовки 269 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



10 ... 20 т
от 8 499 р.

4 ... 150 т
от 6 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 1 499 р.

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 2 999 р.

Стапели
от 44 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Балансировочные стенды
10 ... 47"
от 33 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26"
от 33 999 р.

Вулканизаторы
от 8 999 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24"
от 89 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 6 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 1199 р.



от 8 499 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Установки для заправки кондиционеров
от 89 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 37 999 р.

Стенды для сход-развала
от 259 999 р.

Установка для регулировки света фар
34 999 р.

Компрессометры
от 699 р.



Набор для опрессовки системы охлаждения
7 999 р.



Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
30 ... 90 л
от 7 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 1 499 р.

Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 349 р.



Канистры
5 ... 25 л
от 499 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



Стенды для чистки деталей
от 3 499 р.

Пескоструйные аппараты, камеры
от 7 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



0,5 ... 3 т
от 5 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 1 499 р.

Держатели двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

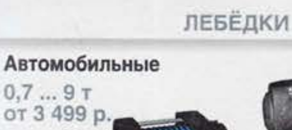
КАНТОВАТЕЛИ, СТЕНДЫ для КПП



Кантователь кузова а/м
0,9 т
64 999 р.

Стенд для КПП
10 999 р.

ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,7 ... 9 т
от 3 499 р.



Рычажные
1 ... 3 т
от 1 299 р.





Барабанные
0,4 ... 1,3 т
от 1 499 р.

ЦЕПИ НА КОЛЁСА



толщина цепи
3,5 / 4,5 / 7 мм
диаметр колеса
13 ... 24,5''

от 1299 р.
в комплекте 2 шт.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

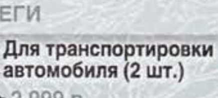
Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе



от 9 999 р.   от 2 499 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные
0,5 ... 20 т
от 3 999 р.





Рычажные
0,5 ... 9 т
от 4 999 р.



0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
2 999 р.



Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колёс
от 5 999 р.

СЪЁМНИКИ ПРУЖИН





1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

0,5 ... 1 т
от 6 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Пылесосы
37 ... 114 л
от 7 999 р.



Мойки высокого давления
120 ... 150 бар
от 4 999 р.



1 199 р.



ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

Зарядные
2 ... 25 А
от 1 399 р.

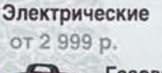
Автономные пусковые
от 5 999 р.



Пускозарядные
от 5 499 р.

Провода
200 ... 600 А
от 349 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Трансформаторные
от 2 999 р.



MMA сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ТЕПЛОВЫЕ ПУШКИ







Электрические
от 2 999 р.

Газовые
от 4 499 р.

Дизельные
от 15 999 р.

ЗЕРКАЛА ОБЗОРНЫЕ

смотровое
4 499 р.

для улицы
от 3 999 р.

для помещения
от 1 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 999 р.

Сиденья
от 1 599 р.

Лежаки
от 1 699 р.

Шкафы
от 3 499 р.



одежные

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 999 р.

Точильные
75 ... 350 мм
от 2 999 р.



Тиски слесарные
от 1 499 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ

Углошлифовальные машины
от 1 199 р.



Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповерты
от 1 499 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Дрели от 2 499 р.

Гайковёрты
от 3 699 р.

Углошлифовальные машины от 1 999 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ В АССОРТИМЕНТЕ



www.sorokin.ru







ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

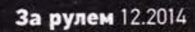
- Астана (Казахстан)
- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Мурманск
- Нижневартовск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Пермь
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Рязань
- Самара
- Санкт-Петербург
- Сургут
- Тверь
- Томск
- Тюмень
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск
- Якутск
- Ярославль

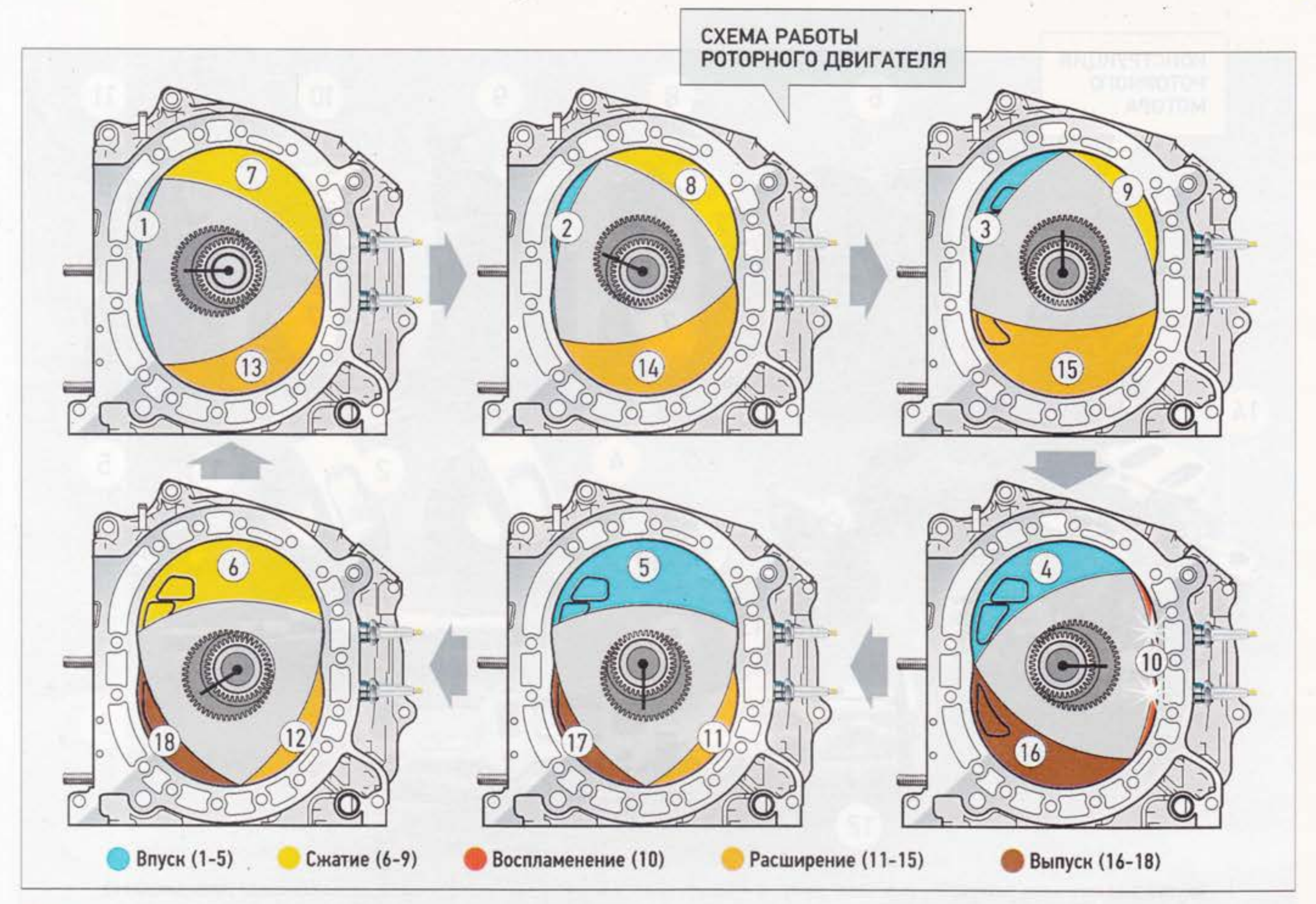
8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

РЕКЛАМА

ОРЕЛ И РЕШКА

Роторный двигатель конструктивно проще поршневого, но и у этой медали есть обратная сторона. Его устройство и принцип работы изучал **Стас Панин**.





В 1957 году немецкие инженеры Феликс Ванкель и Вальтер Фройде продемонстрировали первый работоспособный роторный двигатель. Уже через семь лет его усовершенствованная версия заняла место под капотом немецкого спорткара «NSU-Спайдер» – первого серийного автомобиля с таким мотором. На новинку купились многие автомобильные компании – «Мерседес-Бенц», «Ситроен», «Дженерал моторс». Даже ВАЗ многие годы мелкими партиями выпускал машины с двигателями Ванкеля. Но единственной компанией, которая решилась на крупносерийное производство роторных двигателей и не отказывалась от них долгое время, несмотря ни на какие кризисы, стала «Мазда». Ее первая модель с роторным мотором – «Космо Спортс (110S)» – появилась еще в 1967 году.

В чем сходство и отличие роторного двигателя от привычного поршневого собрата? Попробуем разобраться на примере одной из его последних версий 13B-MSP, которую ставили на «Мазду RX-8».

ЧУЖОЙ СРЕДИ СВОИХ

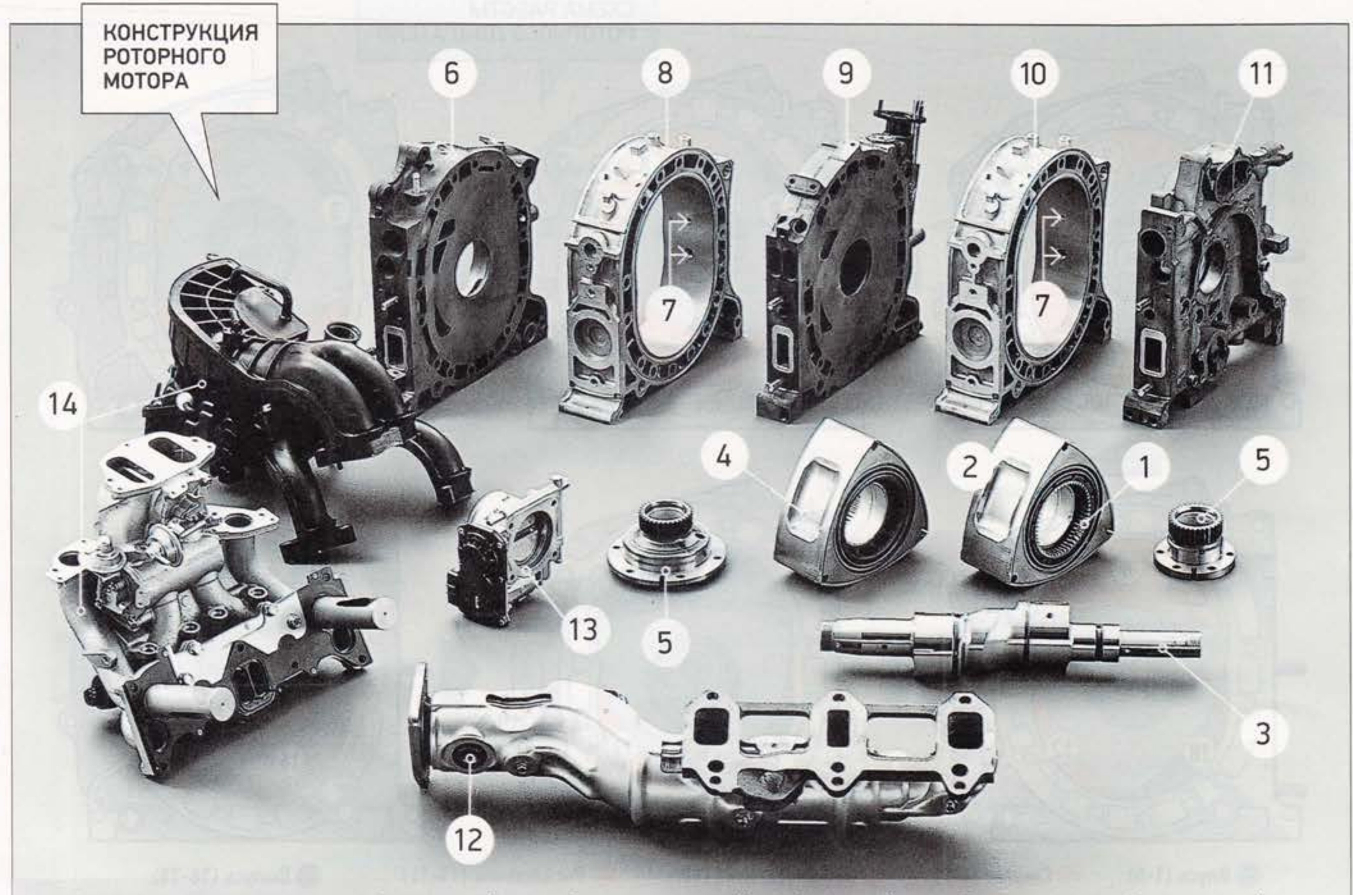
В поршневом моторе энергия сгорания топливовоздушной смеси сначала преобразуется в возвратно-поступательное движение поршневой группы, а уже затем во вращение коленчатого вала. В роторном же двигателе это происходит без промежуточной ступени, а значит, с меньшими потерями.

Есть две версии бензинового 1,3-литрового атмосферника 13B-MSP с двумя роторами (секциями) – стандартной мощности (192 л.с.) и форсированная (231 л.с.). Конструктивно это бутерброд из пяти корпусов, которые образуют две герметичные камеры. В них под действием энергии сгорания газов вращаются роторы, закрепленные на эксцентриковом валу (подобие коленчатого). Движение это весьма хитрое. Каждый ротор не просто вращается, а обкатывается своей внутренней шестерней вокруг стационарной шестерни, закрепленной по центру одной из боковых стенок камеры. Эксцентриковый вал проходит сквозь весь бутерброд корпусов и стационарные шестерни. Ротор движется таким образом, что на каждый его оборот приходится три оборота эксцентрикового вала.

В роторном моторе осуществляются те же циклы, что и в четырехтактном поршневом агрегате: впуск, сжатие, рабочий такт и выпуск. При этом в нем нет сложного механизма газораспределения – привода ГРМ, распредвалов и клапанов. Все его функции выполняют впускные и выпускные окна в боковых стенках (корпусах) – и сам ротор, который, вращаясь, открывает и закрывает «окна».

Принцип работы роторного двигателя показан на схеме. Для простоты приведен пример мотора с одной секцией – вторая функционирует так же. Каждая боковая сторона ротора образует со стенками корпусов свою рабочую полость. В положении **1** объем полости минимален, и это соответствует началу такта впуска. По мере вращения ротор открывает впускные окна и в камеру всасывается топливовоздушная смесь (позиции **2–4**). В положении **5** рабочая полость имеет максимальный объем. Далее ротор закрывает впускные окна и начинается такт сжатия (позиции **6–9**).

В положении **10**, когда объем полости вновь минимален, происходит воспламенение смеси с помощью свечей и начинается рабочий такт. Энергия сгорания газов вращает ротор. Расширение газов идет до положения **13**, а максимальный объем рабочей полости соответствует позиции **15**. Далее, до положения **18**, ротор открывает выпускные окна и выталкивает отработавшие газы. Затем цикл начинается снова.



1 – внутренняя шестерня ротора; 2 – передний ротор; 3 – эксцентриковый вал; 4 – задний ротор; 5 – стационарная (неподвижная) шестерня; 6 – задний корпус (боковой); 7 – отверстия свечей зажигания; 8 – корпус заднего ротора (статор); 9 – промежуточный корпус (боковой); 10 – корпус переднего ротора (статор); 11 – передний корпус (боковой); 12 – выпускной коллектор; 13 – дроссель; 14 – впускной коллектор

Остальные рабочие полости работают так же. А поскольку полостей три, то за один оборот ротора происходит аж три рабочих такта! А учитывая, что эксцентриковый (коленчатый) вал вращается в три раза быстрее ротора, на выходе получаем по одному рабочему такту (полезная работа) на один оборот вала для односекционного мотора. У четырехтактного поршневого двигателя с одним цилиндром это соотношение в два раза ниже.

По соотношению числа рабочих тактов на оборот выходного вала двухсекционный 13B-MSP похож на привычный четырехцилиндровый поршневой мотор. Но при этом с рабочего объема 1,3 л он выдает примерно столько же мощности и крутящего момента, сколько поршневой с 2,6 л! Секрет в том, что движущихся масс у роторного мотора в несколько раз меньше – вращаются только роторы и эксцентриковый вал, да и то в одну сторону. У поршневого же часть полезной работы уходит на привод сложного механизма ГРМ и вертикальное движение поршней, которое постоянно меняет свое направление.

Еще одна особенность роторного мотора – более высокая стойкость к детонации. Именно поэтому он перспективнее для работы на водороде. В роторном двигателе разрушительная энергия аномального сгорания рабочей смеси действует только в направлении вращения ротора – это следствие его конструкции. А у поршневого мотора она направлена в противоход движению поршня, что и вызывает плачевные последствия.

НЕ ВСЁ ТАК ПРОСТО

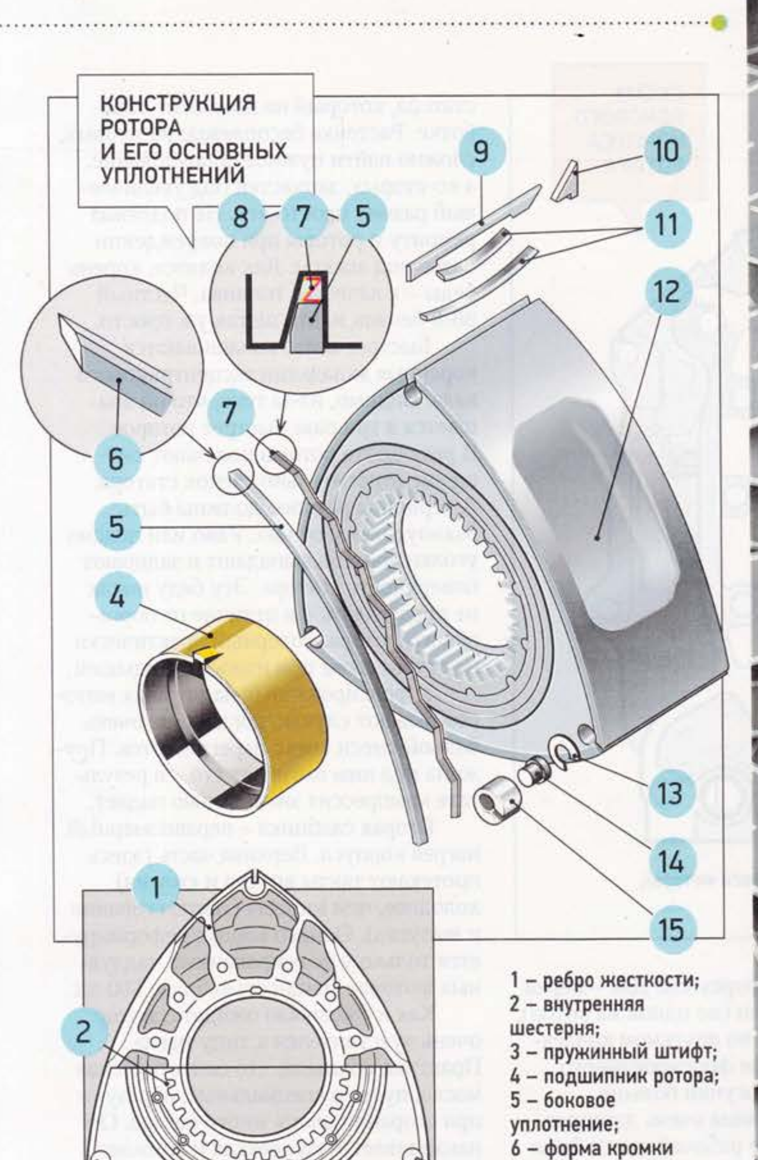
Хотя у роторного мотора и меньше элементов, чем у поршневого, в нем применены более хитрые конструктивные решения и технологии. Но между ними можно провести параллели.

Корпусы роторов (статоры) изготовлены по технологии вставки листового металла: в корпус из алюминиевого сплава вставлена подложка из специальной стали. Благодаря этому конструкция легкая и прочная. Стальная подложка имеет хромовое покрытие с микроскопическими канавками для лучшего удержания масла. По сути, такой статор напоминает привычный цилиндр с сухой гильзой и хоном на ней.

Боковые корпусы – из специального чугуна. В каждом есть впускные и выпускные окна. А на крайних (переднем и заднем) закреплены стационарные шестерни. У моторов предыдущих поколений эти окна были в статоре. То есть в новой конструкции увеличили их размер и количество. За счет этого улучшились характеристики впуска и выпуска рабочей смеси, а на выходе – КПД двигателя, его мощность и топливная экономичность. Боковые корпусы в паре с роторами по функционалу можно сравнить с механизмом ГРМ поршневого мотора.

Ротор – по сути, тот же самый поршень и одновременно шатун. Изготовлен из специального чугуна, пустотелый, максимально облегчен. На каждой его стороне есть кюветообразная камера сгорания и, конечно же, уплотнители. Во внутреннюю часть вставлен роторный подшипник – своего рода шатунный вкладыш коленчатого вала.

Если привычный поршень обходится всего тремя кольцами (два компрессионных и одно маслосъемное),



1 – ребро жесткости; 2 – внутренняя шестерня; 3 – пружинный штифт; 4 – подшипник ротора; 5 – боковое уплотнение; 6 – форма кромки бокового уплотнения; 7 – пружина бокового уплотнения; 8 – ротор; 9 – уплотнение вершины ротора (апекс); 10 – уголок апекса; 11 – пружины апекса; 12 – камера сгорания ротора; 13 – пружина углового уплотнения; 14 – вставка углового уплотнения; 15 – угловое уплотнение

то у ротора подобных элементов в несколько раз больше. Так, апексы (уплотнения вершин ротора) играют роль первых компрессионных колец. Они изготовлены из чугуна с электронно-лучевой обработкой – для повышения износостойкости при контакте со стенкой статора.

Апексы состоят из двух элементов – основного уплотнителя и уголка. К стенке статора их прижимает пружина и центробежная сила. Роль вторых компрессионных колец играют боковые и угловые уплотнения. Они обеспечивают газоплотность контакта ротора и боковых корпусов. Как и апексы, к стенкам корпусов они прижимаются своими пружинами. Боковые уплотнители металлокерамические (на них приходится основная нагрузка), а угловые сделаны из специального чугуна. А еще есть изолирующие уплотнения. Они препятствуют перетеканию части

PARKCITY

Запуск двигателя внутреннего сгорания
Зарядка ноутбуков
Зарядка телефонов и планшетов
Спасательный молоточек для разбивания стекла
Фонарик, встроенный в корпус
Зарядка мобильных мультимедийных устройств
Работает при минусовой температуре
Зарядная ёмкость 12 000 мАч
Индикатор уровня заряда

СТАРТОВЫЙ БУСТЕР GP12

Многофункциональное пуско-зарядное устройство

Заведёт даже мёртвого!

- Запустит двигатель автомобиля при отказе аккумулятора
- Зарядит мобильное электронное устройство
- Подходит для любых транспортных средств с бортовой электрической цепью 12 В

Протестировано Михаилом Колодочкиным (ЗА РУЛЁМ 04/2014)

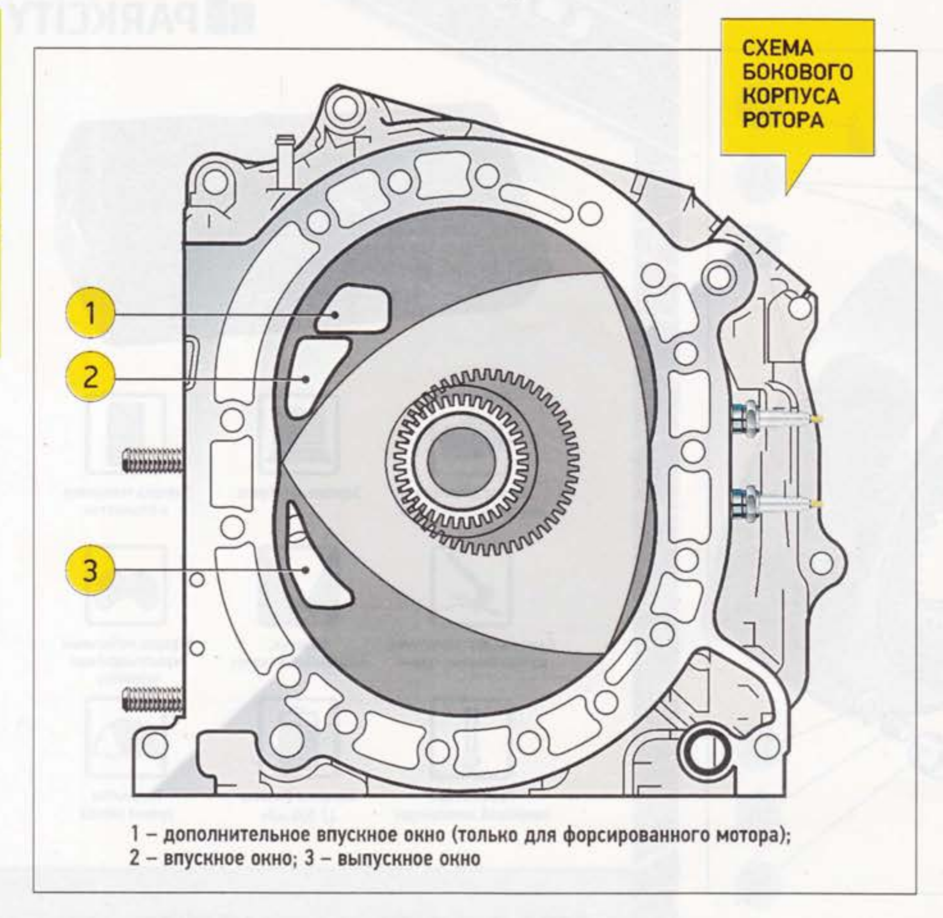
Возможности:

- До 20 запусков автомобиля
- Полная зарядка мобильного телефона за ~ 1 час
- Зарядка до пяти iPhone
- Срок службы до пяти лет



+7 (495) 937 21 81; www.autoden.ru
Эксклюзивный дистрибьютор на территории стран СНГ

www.parkcity-russia.ru



1 – дополнительное впускное окно (только для форсированного мотора); 2 – впускное окно; 3 – выпускное окно

отработавших газов во впускные окна через зазор между ротором и боковым корпусом. На обеих сторонах ротора есть и подобие маслосъемных колец – масляные уплотнения. Они задерживают масло, подаваемое в его внутреннюю полость для охлаждения.

Система смазки тоже изощренная. Она имеет минимум один радиатор для охлаждения масла при работе мотора на больших нагрузках и несколько видов масляных форсунок. Одни встроены в эксцентриковый вал и охлаждают роторы (по сути, похожи на форсунки охлаждения поршней). Другие встроены в статоры – по паре на каждый. Форсунки расположены под углом и направлены на стенки боковых корпусов – для лучшей смазки корпусов и боковых уплотнений ротора. Масло попадает в рабочую полость и смешивается с топливовоздушной смесью, обеспечивая смазку остальных элементов, и сгорает вместе с ней. Поэтому важно использовать только минеральные масла или одобренную производителем специальную полусинтетику. Неподходящие виды смазки при сгорании дают большое количество углеродных отложений, а это приводит к детонации, пропускам зажигания и снижению компрессии.

Топливная система довольно проста – за исключением количества и расположения форсунок. Две – перед впускными окнами (по одной на ротор), еще столько же – во впускном коллекторе. В коллекторе форсированного мотора на две форсунки больше.

Камеры сгорания очень длинные, и, чтобы сгорание рабочей смеси было эффективным, пришлось применить по две свечи на каждый ротор. Они отличаются друг от друга длиной и электродами. Во избежание неправильной установки на провода и свечи нанесены цветные метки.

НА ДЕЛЕ

Ресурс мотора 13B-MSP составляет примерно 100 000 км. Как ни странно, он страдает теми же проблемами, что и поршневой.

Первым слабым звеном кажутся уплотнения ротора, которые испытывают сильный нагрев и высокие нагрузки. Это действительно так, но прежде естественного износа их прикончат детонация и выработка подшипников эксцентрикового вала и роторов. Причем страдают только торцевые уплотнения (апексы), а боковые изнашиваются крайне редко.

Детонация деформирует апексы и их посадочные места на роторе. В результате вдобавок к снижению компрессии уголки уплотнений могут вывалиться и повредить поверхность статора, который не подлежит обработке. Расточка бесполезна: во-первых, сложно найти нужное оборудование, а во-вторых, запчастей под увеличенный размер просто нет. Не подлежат ремонту и роторы при повреждении пазов под апексы. Как водится, корень беды – в качестве топлива. Честный 98-й бензин найти не так уж просто.

Быстрее всего изнашиваются коренные вкладыши эксцентрикового вала. Видимо, из-за того, что он вращается в три раза быстрее роторов. В результате роторы получают смещение относительно стенок статора. А вершины роторов должны быть равноудалены от них. Рано или поздно уголки апексов выпадают и задирают поверхность статора. Эту беду никак не предугадать – в отличие от поршневого мотора, роторный практически не стучит даже при износе вкладышей.

У форсированных наддувных моторов бывают случаи, когда из-за очень бедной смеси апекс перегревается. Пружина под ним выгибает его – в результате компрессия значительно падает.

Вторая слабинка – неравномерный нагрев корпуса. Верхняя часть (здесь протекают такты впуска и сжатия) холоднее, чем нижняя (такты сгорания и выпуска). Однако корпус деформируется только у форсированных наддувных моторов мощностью более 500 л.с.

Как и следовало ожидать, мотор очень чувствителен к типу масла. Практика показала, что синтетические масла, пусть и специальные, образуют при сгорании очень много нагара. Он накапливается на апексах и снижает компрессию. Нужно использовать минеральное масло – оно сгорает почти бесследно. Сервисмены рекомендуют менять его через каждые 5000 км.

i ТЕСТ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

В 1991 году «Мазда-787B» с роторным мотором победила в гонке «24 часа Ле-Мана». Это была первая и единственная победа автомобиля с таким двигателем. Кстати, сейчас далеко не все поршневые моторы доживают до финиша в «длинных» гонках на выносливость.



Масляные форсунки в статоре выходят из строя в основном из-за попадания грязи во внутренние клапаны. Атмосферный воздух проникает в них через воздушный фильтр, и несвоевременная замена фильтра ведет к проблемам. Клапаны форсунок промывке не поддаются.

Проблемы с холодным пуском мотора, особенно в зимнее время, обусловлены потерей компрессии вследствие износа апексов и появления отложений на электродах свечей из-за некачественного бензина.

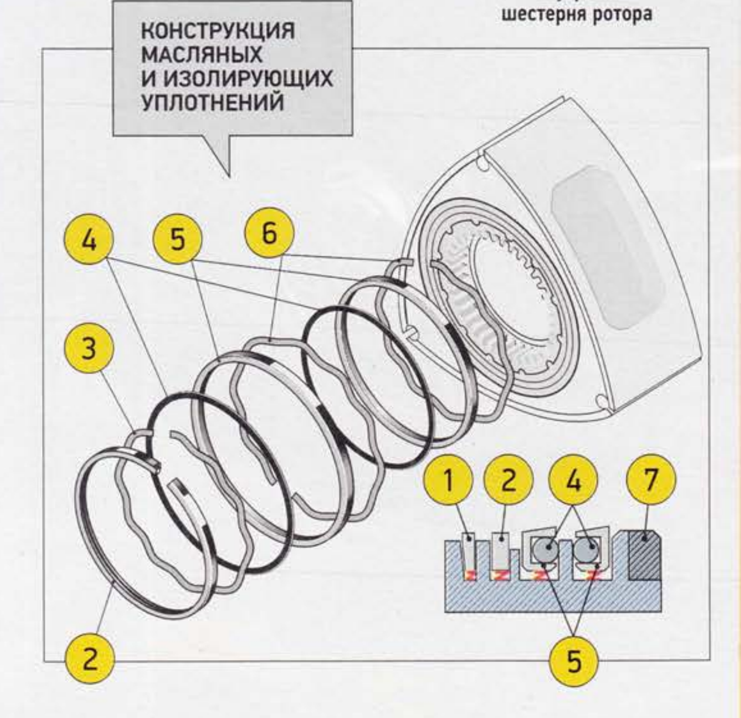
Свечей хватает в среднем на 15 000–20 000 км.

Вопреки расхожему мнению, производитель рекомендует глушить мотор как обычно, а не на средних оборотах. «Знатоки» уверены, что при выключении зажигания в рабочем режиме сгорают все остатки топлива и это облегчает последующий холодный пуск. По мнению сервисменов, толку от подобных ухищрений ноль. А вот действительно полезным для мотора будет хотя бы небольшой прогрев перед началом движения. С теплым маслом (не ниже 50°) его износ будет меньше.

При качественной дефектовке роторного двигателя и последующем ремонте он отходит еще 100 000 км. Чаще всего требуется замена статоров и всех уплотнений роторов – за это придется выложить не менее 175 000 рублей.

Несмотря на вышеперечисленные проблемы, в России хватает поклонников роторных машин – что уж говорить о других странах! Хотя сама «Мазда» сняла роторную «восьмерку» с производства и с ее наследницей пока не спешит. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала компанию SHICANA.



1 – боковое уплотнение;
2 – изолирующее уплотнение;
3 – пружина изолирующего уплотнения;
4 – кольца;
5 – масляные уплотнения;
6 – пружины масляных уплотнений;
7 – внутренняя шестерня ротора

juice Air Freshener
АРОМАТЫ СОЧНЫХ ФРУКТОВ В ВАШЕЙ МАШИНЕ
ВИШНЯ
Sniff Here
juice Air Freshener
Cherry
VentStick
4 Pack
Inserts Into Vent
Long Lasting
Odor Eliminating
Enjoy Your Environment TM
ПОПРОБУЙТЕ ИХ ВСЕ
КОКОС•КЛУБНИКА•ВАНИЛЬ•ГРАНАТ
ДИСТРИБЬЮТОР: ОАО "ЗА РУЛЕМ"
ПОКУПАЙТЕ В ГИПЕРМАКЕТАХ
НАШ
ГИПЕРМАРКЕТ

фото см. с. 31

РОЗЫ



ШИПЫ

Марка «Ситроен» ассоциируется с необычными конструкциями и решениями. Модель «Розали» не из таких, но роль в истории фирмы она сыграла очень важную. Рассказывает **Сергей Канунников**. Фото: **Жером Лежен**.



ПРОЗА ЖИЗНИ

Андре Ситроен удивительно сочетал в себе буржуазную практичность и инженерную прозорливость с прямо-таки авантюрной смелостью. Он чуть ли не первым в Европе перенял конвейерные методы Генри Форда, запустил в серию цельнометаллические кузова. В 1920-х успешные недорогие «ситроены» даже копировали другие фирмы. Однако параллельно месье Ситроен снаряжал экспедиции в Африку и Азию (знаменитые Черный и Желтый рейды), планировал грандиозные дорожно-транспортные преобразования Черного континента. А еще фирма уже в 1930-е годы влила огромные деньги в разработку легкового дизеля, переднего привода и автоматической коробки передач.

И всем этим до поры до времени можно было заниматься благодаря моделям-кормилицам – таким как «Розали». Эта модель дебютировала осенью 1932 года на Парижском автосалоне. Машина с женственным (и даже немного приторным) именем сменила сразу две модели – С4 и С6. Именно поэтому «Розали» выпустили в трех версиях – с индексами, фиксирующими облагаемую



Среди приборов – амперметр, манометр системы смазки и часы.



Кольцо вокруг кнопки звукового сигнала отвечает за наружное освещение.



Поскольку кузов стоит на раме, на полу нет мешающего пассажирам туннеля для кардана.

налогом мощность: 8CV, 10CV и 15CV. На первых двух стояли четырехцилиндровые моторы объемом 1,5 и 1,8 л, а на последней – «шестерка» объемом 2,65 л.

В новой модели не было ничего особенного, тем более революционного: типичный автомобиль своего времени – без инженерных изысков и стилистических выкрутасов. Рама, зависимые подвески на рессорах, механические тормоза, трехступенчатая коробка передач. Но именно такой автомобиль в начале 1930-х и был нужен французскому среднему классу. Тем более что вдобавок к трем моторам фирма вскоре предложила несколько открытых и закрытых кузовов.

ИГРА ПО-ЧЕСТНОМУ

Я понимаю зажиточных французов тех времен: автомобиль прямо-таки излучает основательность и обстоятельность. Металл – металлический, другие детали тоже не вызывают сомнений в прочности. Сукно, которым обиты двери и обтянуты диваны, может, и не самое дорогое, но приятное на ощупь и не позволяет сомневаться в своей долговечности.

Уже первое знакомство с органами управления не оставляет сомнений: это вовсе не грузный аппарат, подвластный лишь натренированному профессионалу. Педали довольно податливы, да и руль менее тяжелый, чем я ожидал. Ходы рычага трехступенчатой коробки с синхронизаторами на второй и третьей передачах довольно размашистые, но включения четкие: сразу ясно, куда попал. «Розали» оправдывает мягкое имя: это семейный автомобиль для людей разных профессий, для мужчин и женщин.

Именно поэтому «Розали» держала фирму на плаву в начале финансово неблагополучных 1930-х и помогла миновать так называемую «мертвую зиму» 1933–1934 годов – пик экономического спада во Франции. Но этот синий седан 1936 года – уже из другой эпохи, наполненной самыми разными и не всегда радостными для компании событиями.

ПРИВОДЫ И ПРОВОДЫ

За три года до рождения этого автомобиля, весной 1933-го, Андре Ситроен предпринял очередную смелую акцию, которая принесла фирме пользу. На автодроме «Монлери» чуднáя внешне машина с открытым кузовом, скрывавшим серийные агрегаты «Розали 8CV», носилась по кругу… 133 дня 17 часов и 37 минут! Останавливались лишь для дозаправки и смены



Удивительно, но эта трогательная плетенка очень кстати, когда выходишь из машины.

В небольшом автомобиле вполне просторно даже водителю. Ветровое стекло можно приподнять для вентиляции.

Для 1936 года стеклоочистители с электроприводом – примета породистого автомобиля.



шин. Удивительную гонку закончили не потому, что автомобиль попросил пощады, а лишь из-за наступления осени. Показав среднюю скорость 93 км/ч, «Розали» установила множество международных рекордов и, что самое главное, доказала покупателям свою прочность и надежность.

В январе 1934 года машину подвергли рестайлингу. Новая версия получила индекс NV (фр. *nouvelle habillage* – новая одежка). Но на подходе была уже совсем другая модель – революционный переднеприводный «Ситроен-7CV», известный во всем мире как «Траксьон Аван» (фр. *traction avant* – передний привод).

Впрочем, поначалу переднеприводный автомобиль, в разработку которого вложили уйму денег, вовсе не радовал покупателей. Напротив – огорчал детскими болезнями. А «Розали» по-прежнему приносила доход. На нее даже решили ставить те же двигатели, что и на «Траксьон Аван». Такие «розали» стали называть «Траксьон Аррьер» (Traction Arriere, «задний привод»). А полное имя синего седана, на котором мне удалось поездить, – «Ситроен-Розали 7UA MI». MI – это *moteur inversé*, то есть «обратный мотор». Ведь на переднеприводных «ситроенах» коробка передач и дифференциал стояли перед двигателем, а в «Розали» – традиционно, позади мотора.

Для 1936 года 35 «лошадок», снимавшихся с двигателя объемом 1,6 л, – приличная мощность. Скажем, 1,7-литровый мотор дебютировавшего в тот год «Мерседес-Бенца 170 V» выдавал 38 л.с. Ну а 50 л.с. на советской «эмке» снимали и вовсе с рабочего объема 3,3 л!

Работать педалью сцепления на «Розали» легче, чем я ожидал. Машина энергично берет с места, сообщая об этом мне и окружающим довольно громким, но благородным рычанием. В зеркале заднего

МАДЕМУАЗЕЛЬ «РОЗАЛИ»

«Ситроен-Розали» выпускали с 1932 по 1938 год. Сначала с четырехцилиндровыми моторами 1.5 (32 л.с.), 1.8 (36 л.с.) и шестицилиндровым 2.65 (56 л.с.). Затем на версии 7UA и 11UA ставили двигатели рабочим объемом 1,6 л (35 л.с.) и 1,9 л (42 л.с.).

Автомобили делали с двух- и четырехдверными кузовами, как открытыми, так и закрытыми. Выпускали также шасси под маленькие грузовики и спецмашины. Всего изготовили 88 090 автомобилей, из них 7230 – с «шестерками». Машин модификации 7UA с 1935 по 1938 год сделали 7313 штук.



На идеально отреставрированной машине даже звуковые сигналы – фирменные.

По дороге «Розали» плывет мягко, величаво.



вида – небольшой дымок, за которым скрывается день сегодняшний…

В 1936 году на сцену впервые вышла еще мало кому известная уличная певичка Эдит Пиаф. В тот же год началась гражданская война в Испании и французское правительство призвало все страны не вмешиваться в нее. До Второй мировой оставалось всего три года.

Фирма «Ситроен» тем временем переживала не лучшие времена. В 1935-м скончался отец-основатель Андре Ситроен и компания перешла под контроль шинной фирмы «Мишлен». Но переднеприводные «ситроены» завоевывали все больше поклонников…

«Розали» весело катит по яркой, раскрашенной солнцем аллее в пригороде Парижа.

Не надо бояться неровностей – все неприятности от них будут погашены высоченными шинами, мягкими рессорами и телескопическими гидроамортизаторами, которые были редкостью в те годы. А то, что кузов вальяжно качается в поворотах, – плата за комфорт и косвенное свидетельство крепости конструкции. Кузов ведь тут не сам по себе, а на прочной раме.

Тормоза хоть и механические, но вполне понятные. Конечно, трудно представить себе, как они сработают при экстренном торможении со 100 км/ч, но на разумных для такого автомобиля скоростях – вовсе не пугают.

К сожалению, мое знакомство с «Розали» было недолгим. Уж точно несравнимо короче ее истории. Последний автомобиль этой модели собрали в сентябре 1938 года. Главной и на какое-то время единственной моделью фирмы стал тогда окрепший «Траксьон Аван». Но шесть непростых для компании лет ее вела в будущее именно «Розали». Про такие автомобили редко слагают хвалебные журнальные оды и издают огромные красочные фолианты. Зря! Поэтому я и попытался хоть в какой-то мере заполнить этот пробел. ЗР



Замки бесхитростные, даже не запираются на ключ. Зато ручки – произведение искусства!



Верхнеклапанный четырехцилиндровый «обратный» мотор выдает вполне приличные для середины 1930-х годов 35 «лошадок».

НОВИНКА 2014!

Завод по производству аккумуляторных батарей «Алькор» в 2014 году первым в России перешёл к изготовлению положительных электродов самыми современными методами. Токоотвод положительного электрода изготавливается теперь из литой ленты методом штамповки (*PUNCH технология*, аналог Power Frame от JohnsonControls).

Новая *PUNCH* технология даёт ряд преимуществ:
- Применение сложных свинцовых сплавов.
- Идеальная геометрия решётки токоотвода.
- Высокая структурная прочность, стойкость к вибрации и деформации.
- Существенное снижение коррозии в период эксплуатации.
- Улучшенная адгезия активной массы.
- Повышение электрических характеристик.
- Увеличение срока службы аккумулятора.
- Минимальные требования к обслуживанию батареи.

В 2014 году обновлён дизайн и начат серийный выпуск аккумуляторных батарей марок «Тюменский медведь Ca/Ca», «Tyumen BatBear Ca/Ca», Buran, Space, у которых, благодаря *PUNCH* технологии изготовления положительных токоотводов, улучшились электрические характеристики, повысилась надёжность, увеличился срок эксплуатации!



SsangYong Actyon

бензиновый, 2,0 л, 149 л.с.; дизельные, 2,0 л, 149 и 175 л.с.

6-ступенчатые механика или гидромеханический автомат

цена базовых версий 819 000–1 329 990 руб.

ЧИСЛЕННОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

Суммарное количество комплектаций кроссовера SsangYong Actyon с лихвой превосходит предложения большинства конкурентов. Попытку выбрать оптимальную версию предпринял **Евгений Борисенков**. Фото **Константина Якубова**.

Как хотите, но 28 фиксированных вариантов оснащения – перебор. Дилеры же изобилие приветствуют: дескать, оно позволяет каждому выбрать машину по душе и по кошельку. Что ж, попробуем и мы.

Моментов, определяющих характер будущей движимости, не так уж и много. В данном случае это мотор, коробка передач и тип привода. Вариантов двигателя три: бензиновый 2-литровый атмосферник мощностью 149 л.с. и турбодизели того же объема – 149 либо 175 л.с., в зависимости от настроек блока управления.



Турбодизели отличаются друг от друга лишь настройками, а снаружи различить их можно только по цвету разъемов на блоке управления.



Бензиновый двигатель существует в единственной ипостаси – это двухлитровая «четверка» мощностью 149 л.с.

Дополняют перечень шестиступенчатая механика и шестиступенчатый гидромеханический автомат, а также два типа привода – передний и полный. Самый мощный мотор работает в паре только с полным приводом и АКП, остальные агрегаты сочетаются между собой без ограничений.

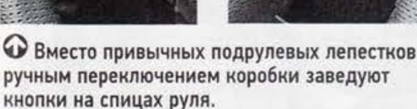
«Актион» не престижен – для большинства покупателей это, как говорится, автомобиль за свои деньги. Поэтому в основе выбора лежит принцип разумной достаточности. Дизель, к примеру, хорош всем, кроме цены. Даже тот, что послабее, добавляет к ценнику 50–60 тысяч, а более мощный и вовсе предлагают только

www.alkor-tmm.ru

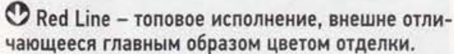


Полный набор активных систем безопасности положен далеко не всем исполнениям.





Вместо привычных подрулевых лепестков ручным переключением коробки заведуют кнопки на спицах руля.



Red Line – топовое исполнение, внешне отличающееся главным образом цветом отделки.



К кнопке пуска двигателя «прилагается» и бесключевой доступ в салон.



Оптитронную панель приборов устанавливают в комплектации не ниже «Элеганс».



Даже в обычной комбинации приборов нашлось место для трип-компьютера.

В более скромных комплектациях нет ни мультимедийной системы, ни кнопок управления ею на руле.



Круиз-контроль – не самая нужная у нас вещь, однако присутствует во всех комплектациях.

Механической коробкой можно обзавестись почти в любой комплектации.

Стандартное оборудование*

«Велкам» (819 000 рублей): подушки безопасности водителя и переднего пассажира, центральный замок с дистанционным управлением, иммобилайзер, охранная сигнализация, легкосплавные колеса с шинами 215/65R16, ГУР, кондиционер, складывающееся в соотношении 40:60 заднее сиденье, бортовой компьютер, круиз-контроль, электропакет.

«Ориджинал» (849 990–1 029 990): дополнительно к «Велкам» – ABS с EBD, полноразмерное запасное колесо, обогрев передних сидений.

«Комфорт» (899 990–1 079 990): дополнительно к «Ориджинал» – системы стабилизации, экстренного торможения, предотвращения опрокидывания, помощи при трогание на подъеме; багажные релинги на крыше, климат-контроль, шторка багажного отделения.

«Элеганс» (1 039 990–1 109 990): дополнительно к «Комфорт» – боковые подушки и шторки безопасности, противотуманные фары, отделка руля и рукоятки КП кожей, оптитронная панель приборов, навигационная мультимедийная система, ЭУР, система бесключевого доступа и пуск двигателя кнопкой.

«Элеганс+» (1 159 990–1 219 990): дополнительно к «Элеганс» – спойлер с дополнительным стоп-сигналом, решетка радиатора с хромированными элементами, легкосплавные колеса с шинами 225/60R17.

«Элеганс L» (1 199 990 рублей): дополнительно к «Элеганс+» – кожаная обивка сидений.

«Премиум» (1 239 990–1 299 990): дополнительно к «Элеганс L» – легкосплавные колеса с шинами 225/55R18, электропривод и вентиляция сиденья водителя, система контроля давления в шинах.

«Ред Лайн» (1 259 990–1 329 990): дополнительно к «Премиум» – обивка сидений и отделка элементов дверных панелей красной кожей, вставки под дерево, напольные коврики с красной вышивкой.

**Цены московские, на момент подготовки материала октябрь 2014 года).*



Лицевые поверхности сидений в версии «Ред Лайн» – из натуральной кожи.





Артем БРОВКИН,
руководитель отдела продаж компании «АвтоГЕРМЕС»

«Актион» – городской кроссовер с великолепными ходовыми характеристиками и отличным внедорожным потенциалом. Обновленные внешний вид и интерьер значительно освежили автомобиль, а уровень оснащения позволит оставить позади многих конкурентов при сопоставимой цене.



Кожаная отделка и сервоприводы регулировки – неразлучная парочка.



Поступившись удобным подлокотником, можно взять на борт пятого пассажира.



Редкое в этом классе предложение – не только обогрев, но и вентиляция сидений.

в придачу к самой дорогой комплектации. Так что предпочтение отдаем бензиновому агрегату.

Полный привод особым спросом тоже не пользуется, и причина та же: доплата составляет около 50 тысяч. Обладая неплохой геометрической проходимостью, и переднеприводный «Актион» даст на бездорожье солидную фору любой легковушке. Дороже (на тот же «полтинник») и версии с АКП, но здесь есть резон потратиться – во всяком случае, тем, кто ездит преимущественно по городу.

Итак, передний привод и автомат. Для такой комбинации список вариантов оснащения съеживается до трех. Перечень базовых позиций солидный и вполне соответствует классу кроссовера: отделанный кожей руль, электропакет, охранная сигнализация, маршрутный компьютер, круиз-контроль и много других систем, делающих общение с автомобилем легким

«Элеганс», бензиновый 2.0, передний привод, автоматическая трансмиссия

Итого: 1 039 990 руб.

ВЫБОР ЗР



18-дюймовые колеса с полированными спицами – самые нарядные в линейке.



➲ Немудреное приспособление открывает свободный доступ к подпольному органайзеру.

➲ Полноразмерная запаска – разумный атрибут вседорожника.









➲ «Велкам» в Россию! В самом простом исполнении вместо запаски вам предложат бесполезный у нас ремкомплект ➲.



➲ Диск размером 17 дюймов не столь красив, но сочетается с более «толстой» покрышкой, что для вседорожника предпочтительнее.

и приятным. Нужно лишь подумать о безопасности. Вот где пригодятся деньги, сэкономленные на отказе от дизеля и полного привода! Добавив к стоимости пакета «Ориджинал» еще 140 000 рублей, получаем «Элеганс» – полный (по меркам модели) комплект систем активной и пассивной безопасности и мультимедийный комплекс с навигацией в придачу. Отказавшись от доплаты за цвет (базовым является белый), выходим на 1 039 990 рублей – цену выбранного нами «Актиона». ЗР

Редакция благодарит компанию «АвтоГЕРМЕС» за помощь в подготовке материала.

СТРУКТУРА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Открывает прайс-лист минимальная комплектация «Велкам» (Welcome), доступная исключительно для моноприводной бензиновой машины с механической коробкой. Из систем безопасности – лишь фронтальные подушки. Нет запасного колеса и много чего по мелочи. Далее идут «универсальные» комплектации «Ориджинал» (Original) и «Комфорт» (Comfort), доступные с любыми сочетаниями двигателей (кроме 175-сильного дизельного), типов привода и коробок передач.

Бензиновый моноприводный «Актион» с автоматом может похвастаться также исполнением «Элеганс» (Elegance). Для полного привода с автоматом сверх того добавляются (в порядке возрастания цены) пакеты «Элеганс+», «Элеганс L» (кроме дизеля), «Премиум» (Premium) и «Ред Лайн» (Red Line). На вершине ценовой пирамиды – комплектация «Ред Лайн» исключительно для машин с полным приводом, АКП и 175-сильным двигателем.



➲ Люк особенно полезен при перевозке животных и курильщиков.

Скорее понравилось

Наличие сверхминимальной комплектации, делающей модель доступной относительно небогатому покупателю; удачный набор силовых агрегатов

Скорее не понравилось

Отсутствие основных систем безопасности у машин в начальных исполнениях

КОВЕР-САМОЛЕТ

Если верить сказкам, не слишком комфортное средство передвижения могло доставить владельца куда он пожелает. Способен ли на такое «ТагАЗ-Тагер», выяснял **Игорь Морозов**. Фото **Марии Скрепкиной** и **Александра Павлова**.

Будущему «подопытному» я готовил нелегкую судьбу. К автомобилям я отношусь как к куску необработанной глины, из которой можно вылепить все что угодно. И чем качественнее исходный материал, тем лучше конечный результат.

ТРИ ЖЕЛАНИЯ

Задача заключалась в том, чтобы приобрести автомобиль на каждый день, но пригодный для преодоления серьезного бездорожья и участия в трофи-рейдах – с мощными агрегатами, большим потенциалом для тюнинга и кастомизации. Причем не старше пяти лет (наковырялся я уже со старыми машинами). Верхняя ценовая планка – 450 тысяч рублей.



Грозный вид – большое подспорье в борьбе с дорожными беспредельщиками.

Лебедка – тот самый рояль в кустах, способный выручить в безвыходной ситуации.

Зубастые шины не очень комфортны на асфальте, но незаменимы на бездорожье.

Выбор пал на рамный вседорожник «ТагАЗ-Тагер» в максимальной комплектации. В прошлой жизни это небезызвестный «СанЙонг-Корандо». Бензиновые атмосферники большого объема я полюбил в процессе эксплуатации старенького «Джипа», без труда осилившего полмиллиона миль. Так что лицензионная мерседесовская рядная «шестерка» «Тагера» (3,2 л, 220 л.с. и 310 Н·м) пришлась по душе.

В масть лег и классический гидроавтомат. Вдоволь покатавшись по бездорожью на автомате и на механике, пришел к выводу, что АКП выигрывает по всем позициям без исключения.

Но самая приятная особенность машины – задний мост, полный аналог легендарного «американца» «Дана 44». Его использовали на большинстве американских вседорожников с 1940-х годов и продолжают выпускать по сей день. За это время конструкцию довели до совершенства. А благодаря его популярности у любителей поколдовать над блокировкой дифференциала, главные пары, усиленные полуоси и прочие комплектующие представлены на рынке в немыслимом разнообразии.

В дополнение ко всему – полный электропакет и прочие блага цивилизации, которыми так любят шпиговать «корейцев».

ЖИЛИ-БЫЛИ

В Костромской области я присмотрел подходящий экземпляр – с пробегом 35 000 км и в первозданном виде, то есть без «колхоза» и каких-либо доработок. Значит, не надо исправлять косяки предыдущих владельцев, а можно сразу приступать к подгонке под себя.

Вступительный экзамен на звание вседорожника «Тагер» сдавал в Калязинском районе Тверской области. Съехав на размытую полевую дорогу и осилив метров триста, он уперся колесами в небольшую колею: полный привод был включен, но буксовали только задние колеса. Так было выявлено первое слабое место – вакуумные хабы. Впоследствии я заменил их механическими AVM. Резон очевиден: чем проще узел, тем он надежнее, а в условиях бездорожья сохранять вакуум между сальниками привода, куда постоянно летит вода, песок и грязь, нереально.

Вот так, шаг за шагом, испытывая агрегаты и изучая матчасть, я приспосабливал «Тагера» к жизни вне асфальта. Пожалуй, в 95% случаев люди заболевают внедорожной лихорадкой, впервые увидев глубокий след протектора резины, оставленный собственным автомобилем в непролазной грязи. Я не исключение – симптомы появились сразу же после того, как штатная «шоссейка» уступила место 31-дюймовым шинам «Кумхо-KL71» (Kumho KL71). Они отлично справлялись и с болотистой почвой в Валдайском заповеднике, и с лесовозной колеей на просеках, и с крутыми песчаными холмами на берегах рек. Окончательный диагноз был поставлен после победы в соревнованиях, организованных клубом Galloper.ru.

ПО МОЕМУ ХОТЕНИЮ

Побывав на вершине подиума, я с удвоенной энергией взялся за доводку своего «проходимца» с использованием доступных (в том числе по стоимости) запчастей.

Подвеска пережила несколько итераций, пока не была найдена золотая середина между управляемостью и проходимостью.

С кузова снимал, а на проселке порой и сами слетали «лишние» запчасти – такие как пластиковый обвес,

В этом гоночном кресле удивительно удобно… спать.



Приборная панель красива, легко читаема, но малоинформативна.



Состояние основных систем автомобиля контролирует бортовой компьютер.

TAGAZ TAGER: СВОЙ СРЕДИ ЧУЖИХ, ЧУЖОЙ СРЕДИ СВОИХ

Этот автомобиль выпускали под марками «СанЙонг» и «Дэу» с 1996 года и до 2006-го, не изменяя его основной концепции, а лишь исправляя «ошибки молодости». Свое заключительное выступление он дал в России под маркой «ТагАЗ-Тагер» начиная с 2008 года, причем у нас собирали и неизвестный в Корее пятидверный вариант.

хрупкие штатные поворотники, декоративные пороги и подкрылки, принимающие на себя грязь и глину. Бамперы несколько раз были подвергнуты воздействию болгарки, после чего передний был заменен легким каркасным «силовиком», а задний и вовсе снят ради увеличения угла съезда.

Задний ряд сидений я демонтировал. Кресло водителя заменил анатомическим «ковшом» с развитой боковой поддержкой. Это обострило чувство автомобиля в моменты быстрой езды по пересеченной местности, оценку кренов при прохождении крутых склонов и, конечно же, улучшило безопасность. А еще, к моему огромному удивлению, в нем оказалось удобно спать.

Электрика постепенно переехала выше по кузову – подальше от грязи и влаги. Некоторые цепи – например, цепь обогрева сидений – ликвидировал, другие модифицировал и упростил для повышения надежности в экстремальных условиях.

Ввиду малой информативности приборной панели контроль за работой систем автомобиля возложил на компьютер, отслеживающий показания датчиков и сигнализирующий о превышении порогов значений того или иного показателя. К счастью, ему еще не приходилось оповещать меня о критических ситуациях – лишь пару раз загоралась лампа *Check engine*, сообщившая о незначительных ошибках в системе управления из-за воды, попавшей в свечные колодцы после очередного брода.

ДЕЛУ ВЕНЕЦ

Поводом для переосмысления приоритетов в постройке автомобиля стало досадное происшествие. Как-то, попытавшись объехать московские пробки, я застрял между двумя линиями железной дороги в ливневом канале и провел там два часа в ожидании эвакуации.

Сделал вывод, что 31-е колеса малы. Заказал себе 35-дюймовые, с зубастыми шинами «Максис-Крипи Кролер» (Maxxis Creepy Crawler) и электрическую лебедку с тяговым усилием 4,3 т (ее покупку я оттягивал до последнего, чтобы не потерять бдительность на бездорожье, уповая на всесилие техники).

Для установки больших колес машину пришлось приподнять на 60 мм с помощью капролоновых элементов. На мой взгляд, этот вариант «бодилифтинга» не из лучших, но выбора не было: одним обрезанием арок обойтись не удалось. Кроме того, расширил колею с помощью

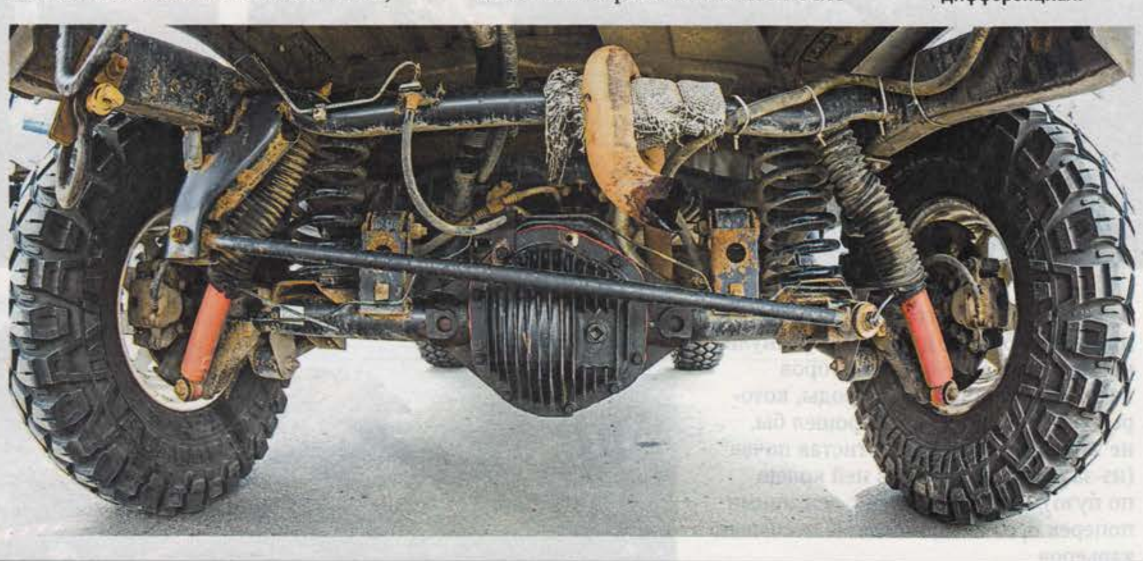
ступичных проставок размером 1,5 дюйма. Вышло круто: тормозные колодки теперь, наверное, можно менять и не снимая колес.

После всех переделок решил оценить результат. Полигоном стал песчаный берег Финского залива в районе Приморска. «Тагер» легко одолел большие валуны: огромные колеса без труда перекатывались через камни, оставляя их где-то далеко под днищем. Не остановил меня и глубокий песок – протектор шин отталкивался от зыбкой почвы, не давая машине зарыться. Славно в этих условиях поработал и тяговитый двигатель. Я был удивлен результатом, а находившиеся поблизости друзья и случайные зрители стояли в изумлении.

Второе испытание оказалось куда серьезнее – на соревнованиях «Без-Дури-Трофи» по GPS-ориентированию и спринт-триалу.

На старт мы вышли в спешке и суматохе, отчего изрядно поплутали в поисках первой точки. Но после

Задний мост «Тагера» славится надежностью, но я все же ухитрился сломать самоблокирующийся дифференциал.



Внешне салон не изменился, но лишился значительной части шумоизоляции.

ПРЕМЬЕРА 24 НОЯБРЯ

ОНИ ВСЕГДА В ПЛЮСЕ
ХРОНИКИ ЛОМБАРДА

перец
19:30
ПОНЕДЕЛЬНИК - ЧЕТВЕРГ
16+

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ. ЛИЦЕНЗИЯ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ТЕЛЕВИЗИОННОГО ВЕЩАНИЯ СЕРИЯ ТВ №

16+
реклама

ВЫБИРАЙТЕ ПУТЬ ЛИДЕРА!



БОЛЕЕ 9 700 000* СЛУШАТЕЛЕЙ ЕЖЕДНЕВНО

БОЛЕЕ 22 500 000* СЛУШАТЕЛЕЙ В НЕДЕЛЮ

БОЛЕЕ 670 ГОРОДОВ РОССИИ

ДОРОЖНОЕ РАДИО — ЭФФЕКТИВНЫЙ РЕКЛАМНЫЙ КАНАЛ!

ТЕЛЕФОНЫ РЕКЛАМНОЙ СЛУЖБЫ: 8 (495) 799 97 97 | 8 (812) 325 94 94

www.mediaplus.ru

* TNS Россия, Radio Index — Россия (города с населением 100 000 и более чел.), Январь–Июнь 2014, Daily Reach (Пн–Пт, 06.00–24.00), Weekly Reach (Пн–Вск, 06.00–24.00) радиостанций среди населения 12 лет и старше. Метод измерения — телефонные интервью.



НА ПУТИ К ВЕЧНОМУ ДВИГАТЕЛЮ

Мы не вмешиваемся в работу телевизора и музыкального центра, годами не интересуемся здоровьем стиральной машины. А нельзя ли заниматься плановым техобслуживанием автомобиля реже? С этим вопросом **Сергей Канунников** и **Владимир Соловьев** обратились к ведущим автопроизводителям. Выводы весьма интересны!

Каждая следующая модель, как утверждают ее создатели, совершеннее предыдущей. Под этим вроде бы подразумевают и надежность. По крайней мере, нынче на презентациях все чаще говорят о снижении стоимости владения. Производители ГСМ и комплектующих тоже регулярно докладывают об улучшении своей продукции. Почему же тогда за последние 40 лет сроки между заездами на сервис изменились мало?

У нас скачок произошел в 1970 году, когда появились «Жигули» и новые масла: официальный межсервисный интервал для ВАЗов составлял 10 000 км. Это был не просто прогресс – прорыв! Ведь всего за несколько лет до пуска завода в Тольятти масло на «Москвиче-412» рекомендовали менять через 4000 км. А еще раньше «масляный» пробег, скажем, «Победы» составлял всего-то 2000–3000 км. Ее переднюю подвеску требовалось шприцевать и вовсе через каждую тысячу! Нынче это вызывает ироническую улыбку, но от вазовских 10 000 км начала 1970-х и сегодня некоторые современные автомобили уехали недалеко.

Стоимость владения (а значит, периодичность и цена ТО) нынче – один из главных факторов при выборе автомобиля. А узнать, во что обойдется жизнь с машиной (хотя бы примерно), не так-то просто. Фирменные и дилерские сайты взахлеб рассказывают о дизайне интерьера, выдающейся мощности и изумительных аксессуарах, но маскируют информацию о сроках и тем более стоимости ТО. Для некоторых моделей разброс цен на обслуживание – от дилера к дилеру – составляет до 20%! Путаница есть у и производителей, устанавливающих единую стоимость обслуживания: одни дилеры указывают цену с учетом расходных материалов, другие – без них. Некоторые предлагают пакеты услуг с фиксированными ценами. В общем, всё непросто.

Чуть легче разобраться со сроками обслуживания. Увы, у некоторых компаний они почти не удлинились с «жигулевских» времен. Как правило, на сервис надо заезжать раз в год или через 15 000 км. Рекордсмены – фирмы, удлиняющие пробег до 20 000 км. Правда, и здесь не без лукавства. Так, концерн «Пежо-Ситроен», декларируя межсервисный пробег в 20 000 км, требует менять масло каждые 10 000 км – значит, визиты на СТО приходится делать вдвое чаще. Во Франции межсервисный пробег таких же «ситроенов» – 30 000 км. Хотя жизнь парижского автомобиля нынче не сильно отличается от московской, а масла везде заливают идентичные.

Мы задали вопросы о сроках обслуживания автомобилей в Европе и в России представителям крупнейших автомобильных компаний. Спросили



Д-р Вольфганг ЗИБАРТ,
руководитель инженерной группы «Ягуар – Ленд-Ровер»

Для увеличения межсервисного пробега необходимо появление новых технологий, связанных в первую очередь с маслом и топливом. Мы стараемся увеличить межсервисный интервал. В континентальной Европе и Великобритании для всех наших дизелей, включая самый маленький (мощностью 163 л.с.), которого пока нет в России, он вырос до 24 месяцев. Наши исследования показывают, что на российских дорогах нагрузка на все элементы автомобиля выше, и именно поэтому межсервисный интервал для России сокращен.

Теоретически для электромобилей срок между ТО должен быть увеличен. Но на данном этапе таких машин слишком мало, нет большого опыта их эксплуатации – его еще только предстоит накопить.



Ким Сонг ХВАН,
глава «Киа» в России

Для нас стоимость владения машиной – важная тема. Она не так значима, как для коммерческих машин, и при выборе автомобиля не стоит на первом плане, но мы всякий раз напоминаем: наши автомобили одни из самых выгодных в этом смысле. С нашими новыми моторами, трансмиссиями и другими узлами мы вполне можем заявить межсервисный интервал, равный 30 000 км. В Европе мы пока убедили импортеров поднять межсервисный пробег с 10 000 до 20 000 км. Полагаю, и в России нам удастся договориться об этом с дилерами. Ведь топливо и масла в России высококачественные, сервисмены квалифицированные, условия эксплуатации вполне европейские. Нужно убеждать дилеров: потери прибыли от сокращения частоты обслуживания не будет, ведь автомобилей «Киа» станет больше!

Дилерам придется смириться с более редким обслуживанием. Ведь электромобили придут в города России довольно быстро. Не успели мы, например, показать электрический «Киа-Соул» в Москве, как появились потенциальные клиенты.

Словом, мы заботимся о кошельках наших покупателей, ведь это выгодно и нам.



Франк ВЕЛШ,
член совета директоров «Шкода», ответственный за техническое развитие

Когда автомобиль станет необслуживаемым? Ответить сложно. Но уже появились узлы, не требующие внимания в течение всего срока эксплуатации, – например, коробка передач или выхлопная система. А ведь еще совсем недавно в коробке приходилось менять масло раз в два года.

Автомобили эксплуатируются далеко не в одинаковых условиях. Некоторые системы автомобиля уже умеют связываться через Интернет с сервисными терминалами, которые принимают решение о проведении тех или иных работ. Но сказать, что вскоре будет достаточно обслуживания раз в десять лет, нельзя. Возможно, с электромобилями будет немного проще. Но система охлаждения и сами батареи неизбежно потребуют регулярного обслуживания или по крайней мере проверки. Так что совсем без ТО электрокары не обойдутся.

Мы хотим перейти на гибкую систему обслуживания.

Множество датчиков будут информировать СТО о состоянии узлов и деталей. Автомобиль сам рассчитает, когда ему потребуется обслуживание, – и сообщит об этом владельцу. Такой подход наиболее оправдан, поскольку учитывает дорожные, климатические и прочие условия эксплуатации, включая манеру вождения.

Однако важнее, как нам кажется, увеличение числа деталей и узлов, вовсе не требующих обслуживания. Клиенту проще приезжать на сервис, чтобы заменить деталь-другую, а не менять детали длинным списком, пусть и реже.

Но будущее все-таки за гибким графиком обслуживания – для конкретного автомобиля и конкретного владельца.

и об электромобилях – может, они помогут-таки кардинально снизить стоимость владения машиной? В электромобилях ведь нет ни моторного масла, ни свечей зажигания, ни многих иных элементов. Тормозные колодки при рекуперативном торможении изнашиваются меньше…

Увы, даже с электромобилями не всё просто: пока что нет достаточного опыта их обслуживания. А расходы в случае замены вышедшей из строя батареи с лихвой перекроют цену обслуживания любого автомобиля с двигателем внутреннего сгорания в течение нескольких лет.

А гибриды? Обслуживая их, нужно платить как за обычный автомобиль с ДВС, а вдобавок – и за сложную электрику при необходимости.

Может, панацея – в индивидуальном подходе? Развитие компьютерных технологий и Интернета сделало возможным назначать сроки обслуживания для каждого автомобиля в отдельности. Связанная с дилером через Интернет диагностическая система автомобиля сообщает ему и владельцу машины об износе масел и деталей. Но не исключено, что некоторым придется заезжать на сервис чаще, чем сегодня. Сначала для замены масла, потом – поменять износившиеся тормозные колодки или ремень ГРМ… Проще и дешевле проводить все операции одновременно – даже если износ колодок еще не столь уж существенный: заезжать лишний раз на СТО дороже выйдет. Зато при индивидуальном подходе учитываются конкретные условия эксплуатации – выиграют те, кто ездит в основном по автострадам в стабильных режимах, без частных разгонов и торможений.



Илья НИКОНОРОВ, директор по развитию «Мицубиси Моторс Корпорейшн Рус»

Автомобили и их двигатели, конечно, совершенствуются. Но топливо, на котором мы ездим, отстает от автомобильного прогресса, не позволяя долго обходиться без замены масла, пусть и самого современного.

Чтобы снизить затраты на содержание автомобилей, конструкторы стремятся сделать все большее количество узлов необслуживаемыми. А ведь не так давно требовалось шприцевать кардан, подвеску и рулевое управление, регулировать подшипники, чистить и регулировать карбюратор.

Когда-то нужно было регулировать зазоры в газораспределительном механизме, поэтому появились гидрокомпенсаторы. На современных моторах «аутлендеров» объемом 2,0 и 2,4 л новые сплавы и масла́ позволяют свести износ к ничтожным значениям и вообще забыть про этот узел. Лишь раз в 90 000 км предусмотрена контрольная проверка и, при необходимости, регулировка, которая требуется, только если машина эксплуатировалась очень жестко.

Сегодня у некоторых автомобилей бортовой компьютер считает моточасы работы двигателя и определяет, когда ехать на ТО. За определенный срок или пробег масло успевает выработать свой ресурс либо окислиться от времени. На старение масла влияют температурные перепады, стиль вождения и, самое главное, качество топлива. В этом основная причина того, что в России межсервисный пробег иной, нежели в Европе. В Старом Свете сложно нарваться на палёный или грязный бензин. А у нас? В Россию нельзя ввозить новые машины, не удовлетворяющие стандарту Евро-4, но топливо стандарта Евро-3 продавать почему-то можно. Количество серы в бензине класса Евро-3 – аж 150 мг/кг против 50 мг/кг в бензине класса Евро-4.

У электромобиля «Мицубиси i-MiEV» межсервисный пробег равен 20 000 км (либо один год). Обслуживание сводится к осмотру и диагностике и дешевле, чем для обычного автомобиля. А вот антифриз системы кондиционирования и тормозную жидкость меняют в те же сроки, что и на машинах с ДВС.

У гибридного «Аутлендера PHEV» есть бензиновый двигатель, поэтому межсервисный интервал – 15 000 км либо один год. Но его ДВС наматывает меньше моточасов, чем такой же мотор обычного «Аутлендера», и работает он в более оптимальных режимах. Поэтому свечи рассчитаны на 60 000 км пробега, антифриз – на 120 000 км, даже тормозные колодки служат намного дольше.



Филипп ПРЕВЕЛЬ, директор по качеству компании «Рено»

Работе над увеличением межсервисного интервала мы уделяем пристальное внимание. Главное – это качество работ и разумная цена. Периодичность обслуживания определяют конкретные условия, поэтому межсервисный пробег разнится от региона к региону и для автомобилей «Рено» составляет от 10 000 до 30 000 км. В России зимой очень холодно, что требует дополнительных затрат на обслуживание. А в Аргентине, например, много пыльных дорог.

Конечно, мы ставим перед конструкторами задачу увеличить межсервисные пробеги. Но не надо забывать, что более долговечные решения могут быть и более дорогими.

Мы ведем диалог с клиентами, чтобы понять, что они предпочтут: заплатить больше при покупке машины или купить ее дешевле, но чаще потом обращаться в сервис?

Что касается индивидуальных сроков обслуживания, то здесь проблема сложнее, чем кажется. Такой подход может быть истолкован как некий вид слежки за гражданином, а в некоторых странах законодательство на этот счет весьма и весьма строгое. У нас уже есть системы, которые следят за состоянием отдельных узлов и деталей автомобиля, но только в рамках дозволенного законом.

У электромобилей меньше изнашиваются тормозные колодки, электромотор не требует замены масла, однако срок жизни тяговых батарей не бесконечен. Стоимость всего одной замены батареи может перекрыть расходы на обслуживание обычного автомобиля в течение многих лет.

Периодичность и ориентировочная стоимость технического обслуживания в течение первых 60 000 км пробега для некоторых автомобилей российского рынка (данные производителей)

Модель	Периодичность ТО, год/км	Стоимость ТО: 0–60 000 км, руб.	Примечания
«Шевроле-Круз»	1/15 000	49 490	цена зависит от дилера
«Ситроен-С4» (120 л. с.)	1/20 000	30 550	замена масла – каждые 10 000 км
«Форд-Фокус»	1/15 000	38 000	без учета дополнительных операций
«Ягуар-XF»	бензин: 0,5/12 000 дизель: 0,5/13 000	51 400	до пробега 49 000 км; цена зависит от двигателя и дилера
«Киа-Сид»	1/15 000	28 400	без учета стоимости масла; цена зависит от дилера
«Киа-Спортидж»	1/15 000	30 500	без учета стоимости масла; цена зависит от дилера
«Рейндж-Ровер/ Рейндж-Ровер Спорт»	1/13 000	71 300	до пробега 49 000 км; цена зависит от двигателя и дилера
«Мазда-3»	1/15 000	40 830	–
«Ниссан-Кашкай»	1/15 000	48 900	–
«Мерседес-Бенц С-Класс»	бензин: 1/15 000 дизель: 1/10 000	75 000	контракт «Компакт»
«Рено-Логан/ Сандеро», 1,6 л	1/15 000	33 600	без учета замены ремня ГРМ на 60 000 км
«Фольксваген-Пассат»	1/15 000	57 000	–
«Тойота-Королла»	1/10 000	61 800	–
«Вольво-S60»	1/20 000	24 300	–
«Мицубиси-Аутлендер»	1/15 000	56 800	цена зависит от дилера
«Мицубиси i-MiEV»	1/20 000	18 500	–

Развитие обслуживания по индивидуальной схеме сдерживается законодательством некоторых стран, запрещающим слежку за частными лицами. Дескать, наблюдение за техническим состоянием автомобиля и его местонахождением можно расценить как вмешательство в личную жизнь.

В общем, революционного увеличения интервалов между плановыми посещениями сервиса ждать бесполезно. У производителей свои резоны – они страхуют себя от непредвиденных проблем. Дескать, периодические визиты на ТО позволяют тщательнее контролировать состояние узлов и вылавливать проблемы на ранней стадии; к тому же условия эксплуатации в России тяжелые. Хотя здесь не обходится без перестраховки: в Европе есть страны с не менее жестким климатом. Да и дилерам надо зарабатывать…

Купить автомобиль нынче проще, чем в советские времена. Но многие автомобилисты до сих пор сначала покупают, а затылок начинают чесать лишь затем – когда сталкиваются с высокими расходами на обслуживание. Межсервисные интервалы, основные регламентные работы, цены на обслуживание и запчасти нужно изучать загодя! Да, придется помучить дилеров, чья разговорчивость, когда дело касается стоимости владения, резко стремится к нулю.

Общие правила: содержание дорогой машины обойдется дороже содержания бюджетного автомобиля. Полный привод – дополнительные расходы. Гибридный привод – тоже лишние траты. Для ориентира мы подсчитали стоимость обслуживания некоторых популярных на нашем рынке машин в течение первых 60 000 км. В расчет брали только обязательные регламентные работы без учета замены изнашиваемых деталей и узлов (тормозные колодки и диски, шины, аккумуляторы и т. д.). ЗР



УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПОДПИСКА НА ЭЛЕКТРОННУЮ ВЕРСИЮ ЖУРНАЛА

ДОСТАТОЧНО ЗАПЛАТИТЬ ОДИН РАЗ, И МОЖНО ПОДЕЛИТЬСЯ С ДРУГОМ!

ИСПОЛЬЗУЙТЕ ДО 5 УСТРОЙСТВ ОДНОВРЕМЕННО!

Доступно для **Apple iPad (iOS 6 и выше)**, устройств с **Android 4.0.3 и выше**, **Windows 8.1 и выше**

ЗАГРУЗИТЕ ЛЮБИМЫЙ ЖУРНАЛ НА ПК, ПЛАНШЕТ ИЛИ СМАРТФОН

ЧИТАЙТЕ ТАМ, ГДЕ ВАМ УДОБНО, – ДОМА, В ДОРОГЕ, НА РАБОТЕ

1 ЗАЙДИТЕ НА САЙТ AES.ZR.RU И ВЫБЕРИТЕ ПОДПИСКУ

2 ЗАРЕГИСТРИРУЙТЕСЬ ИЛИ ВОЙДИТЕ

3 ПОДТВЕРДИТЕ ЗАКАЗ

4 ОПЛАТИТЕ



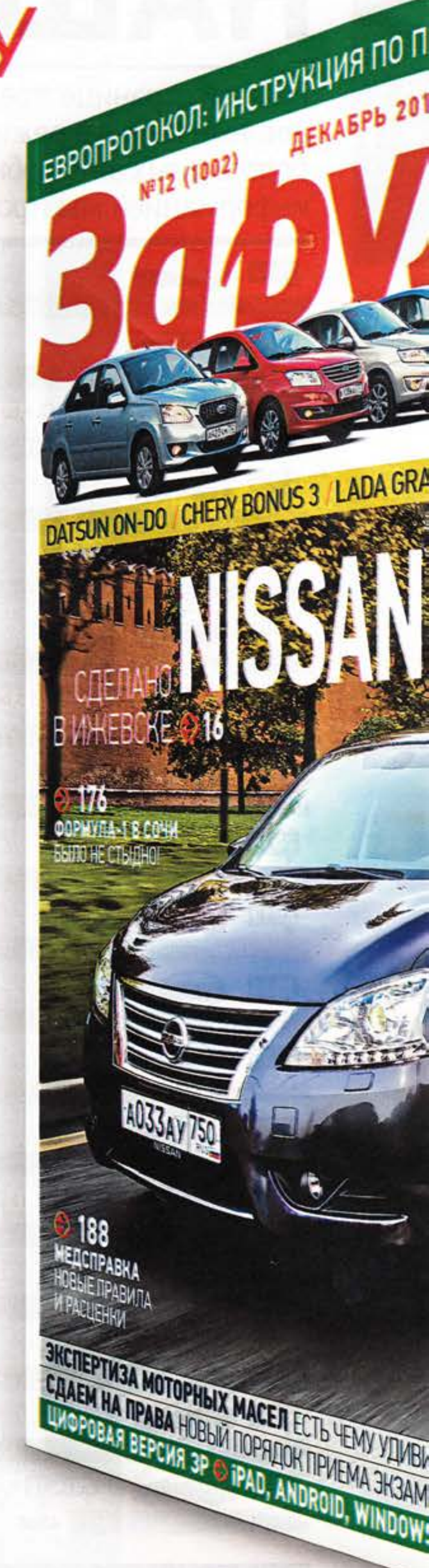
5 ВОЙДИТЕ В ПРИЛОЖЕНИЕ (смотрите подробную инструкцию на сайте aes.zr.ru)

РАЗДАЕМ ПОДАРКИ К НОВОМУ ГОДУ



ЦИФРОВАЯ ПОДПИСКА НА 2015 ГОД

1. Зайдите по адресу aes.zr.ru/promo
2. Отправьте скан или фото оплаченной подписной квитанции на бумажную версию на следующий год
3. Получите подписку на цифровые версии для iPad, Android и Windows

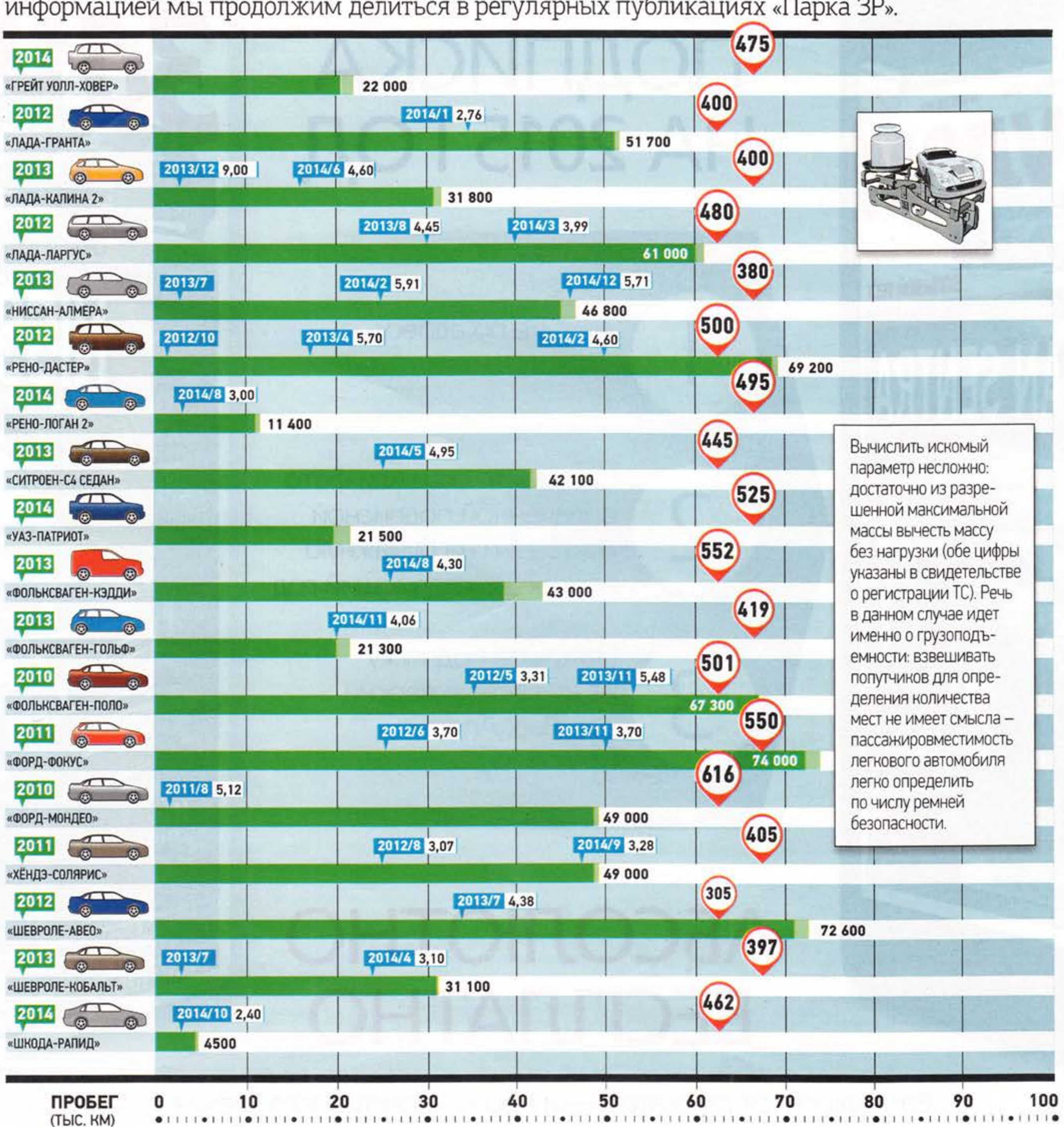


АБСОЛЮТНО БЕСПЛАТНО


Вам откроется увлекательный мир интерактивного чтения, дополнительные материалы и фото, видео, анимация, 3D-модели, панорамы салонов и многое другое!

НАШ ГАРАЖ

На этой странице представлен весь автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты) в режиме реального времени. На сей раз сравниваем грузоподъемность подопытных автомобилей исходя из данных, заявленных производителем. Более подробной информацией мы продолжим делиться в регулярных публикациях «Парка ЗР».



Вычислить искомый параметр несложно: достаточно из разрешенной максимальной массы вычесть массу без нагрузки (обе цифры указаны в свидетельстве о регистрации ТС). Речь в данном случае идет именно о грузоподъемности: взвешивать попутчиков для определения количества мест не имеет смысла — пассажировместимость легкового автомобиля легко определить по числу ремней безопасности.

2012 – год выпуска; **36 000** – текущий пробег; 2012/8 **3,70** – год и номер журнала со статьей об автомобиле в рубрике «Парк ЗР» и стоимость 1 км пробега на момент написания статьи; ▮ – пробег за месяц.
(500) – грузоподъемность автомобиля, кг

12+

Реклама

В каждом есть что-то душевное!



Nissan Almera

- Изготовитель – АВТОВАЗ, Тольятти
- Год выпуска – 2013-й
- В эксплуатации ЗР – с апреля 2013 года
- Пробег на момент отчета – 46 000 км

Публикации ЗР – 2013, № 7, 8, 12; 2014, № 2, 3, 7, 9

БЕЗ ЛЮБВИ

Кирилл Милешкин

В возрасте полутора лет «Алмера» преодолела рубеж третьего ТО. Интриговать не люблю, поэтому раскрою карты сразу: поломок не случилось. Тольяттинский седанчик не заставил сомневаться в своей надежности. И как же не полюбить такую машину? Но не выходит. Привычка и доверие – сколько угодно. А любви не сложилось.

К скрипу сиденья добавился «голос» педали тормоза, такой же противный. Прыснул пару раз смазкой из баллончика, и проблема ушла: звук в салоне снова стал «моно». Заодно самоизлечились течи в багажнике и в ногах переднего пассажира.

Не могу обойти вниманием качество комплектующих. Родным летним шинам «Амтел-Планет» смело ставлю неуд. Во-первых, за шум и жесткость. Во-вторых, за ресурс: отходив за два сезона 21 000 км, протектор на передней паре почти дошел до индикатора; сзади картина немногим лучше. В-третьих, за качество. На второе лето колёса начали требовать регулярной подкачки. Число «хворых» к осени достигло трех. И все травили на стыке шины с диском. Разборка-сборка не помогла: утечки появлялись снова. Проверка «литья» на стенде подтвердила, что с геометрией у него все в порядке.

Передние колодки заменили на пробеге 45 000 км. Неплохой результат для машины с автоматической коробкой, больше половины жизни проводящей в городе. Не подвели и щетки стеклоочистителей. После полного года работы они весьма недурно справляются со своими обязанностями.

Отдельная тема – работа официального сервиса «Дженсер». Если вкратце, он произвел на меня отвратительное впечатление – даже несмотря на то, что я оставляю там редакционные деньги. А если отдавать свои кровные?

На первом ТО я согласился на «чистку и регулировку задних тормозных механизмов». Цену узнал потом – 3120 рублей. Позже, во время второго и третьего визитов, эту процедуру стандартно пытались впарить снова. Отличный способ заработать



ВНИМАНИЕ: ОТЗЫВ!

Осенью в редакцию пришло письмо от «Ниссана». В нем нас приглашали на сервис для бесплатной проверки момента затяжки болтов передних и задних ремней безопасности. Есть вероятность, что он недостаточный, а это может сказаться на защите седоков в случае аварии. В СМИ и на сайте Росстандарта об акции не было ни слова. Поэтому всем владельцам следует самим узнать у ближайшего дилера, попадает ли их «Алмера» в число отозванных.

Устав от чрезмерных затрат на топливо для «Алмеры» (она кушает в среднем 10 л/100 км), мы оснастили ее ГБО. Изучение профильных форумов не выявило однозначно лучшего комплекта. Посему выбрали установщика по рекомендации знакомых. Комплект польской фирмы LPGTech с тороидальным баллоном объемом 42 л обошелся в 25 000 рублей. Запаска теперь живет в багажнике.



Индикатор остатка газа в баллоне установили слева от руля. По ощущениям, динамика машины не ухудшилась. Расход топлива, если верить маршрутному компьютеру, вырос на литр (как раз обещанные 10%). Но это – впечатления после первых 500 км. Впереди детальные отчеты с финансовыми итогами и большой пробег на газовом топливе.



Благодаря короткому багажнику габариты кормы чувствуются хорошо. Нужно только снять центральный задний подголовник, сильно ограничивающий обзор, – конечно, если сзади усаживается не больше двух пассажиров. Но я из любви к комфорту все-таки установил задний парктроник.

на ровном месте! И поди проверь, что же там реально сделали.

На ТО-45 000 предлагали заменить лампу габаритки за 700 рублей (20 рублей в любом магазине и пять минут работы), у которой на самом деле просто отошел контакт. Зато не поменяли салонный фильтр, несмотря на записанную отдельным пунктом просьбу. Смотрели на меня, как на умалишенного («его же тут нет!»), а потом заявили, что проверить его наличие очень трудно («много разбирать надо»), – хотя и это дело пяти минут. А еще заодно с передними колодками приговорили тормозные диски. В сумме – на 13 000 рублей. Отказался. Самостоятельно купленные колодки TRW обошлись всего в 1150 рублей, а наши мастера (техцентр в Тушине, Москва), замерив толщину тормозных дисков, отпустили с вердиктом: «Еще один комплект точно переживут».

Только на третьем ТО выяснилось (не без вмешательства специалистов представительства «Ниссана»), что цена нормочаса для «Алмеры» ниже, чем для остальных моделей марки, – 1490 рублей, а не 1950! Но за два первых обслуживания с нас уже содрали по полной.

А еще «Алмера» успела побывать в аварии. Замена обоих бамперов и левых крыльев, фары и бокового вклеенного стекла с соответствующей «мишурой» (кронштейны и уплотнители), рихтовкой и окраской обошлась по страховке в 155 000 рублей и полтора месяца простоя. К слову, небольшой треугольник стекла дороже переднего крыла – отдали за него больше 7000 рублей! Так что, если вдруг захлопнете ключи в машине, не спешите бить именно его. ЗР

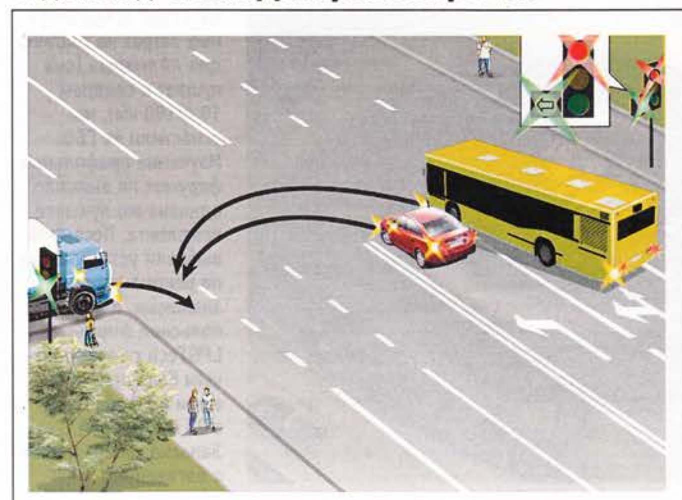
Седан Nissan Almera: расходы на эксплуатацию и обслуживание (13 000–46 000 км)*, руб.

Расходы на содержание: 13 000–25 000 км	70 902
Из них на бензин (А92, средний расход 10 л/100 км)	38 402
Расходы на содержание: 25 000–46 000 км	117 592
Из них на бензин (А92, средний расход 10 л/100 км)	67 753
Пропан-бутан	1236
ТО-30 000 км	12 924
ТО-45 000 км	8725
Передние тормозные колодки	1150
Свечи зажигания	430
Салонный фильтр	230
Лампы задних стоп-сигналов (2 шт.)	144
Установка ГБО	25 000
Общие расходы: 13 000–46 000 км	188 494
Стоимость 1 км пробега	5,71

Без учета марафона «60 часов «За рулем» (0–13 000 км), а также расходов на полисы ОСАГО и каско.

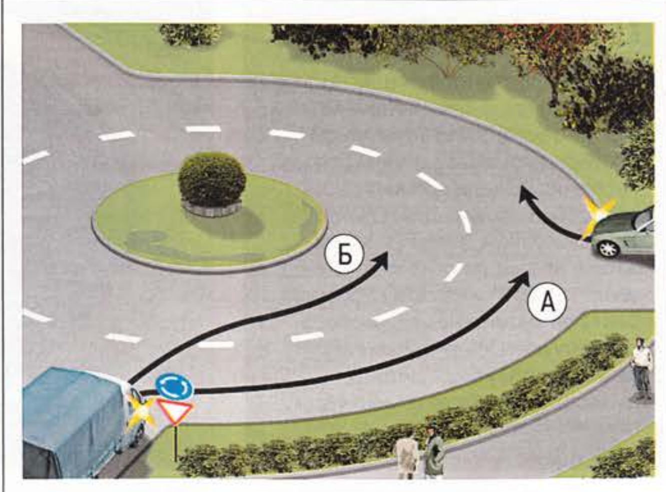


Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**



I. Водитель автобуса:

1 – должен уступить дорогу грузовому автомобилю
2 – должен уступить дорогу грузовому и легковому автомобилям
3 – имеет право выполнить маневр первым
4 – не имеет права выполнять маневр

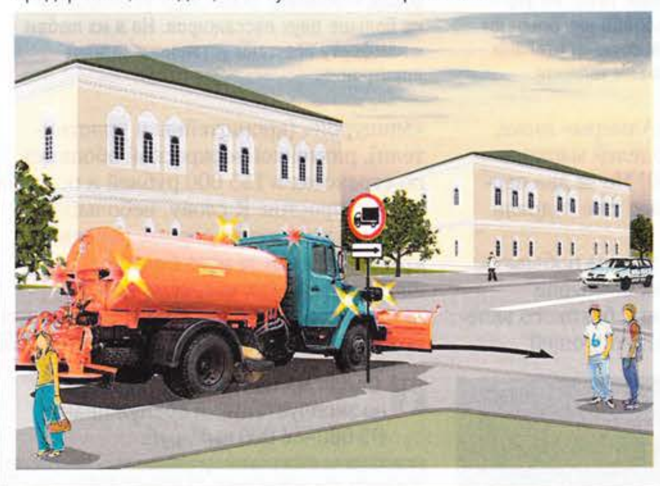


III. Вправе ли водитель грузового автомобиля рассчитывать на преимущество по отношению к легковому автомобилю?

9 – вправе, если движется по траектории А
10 – вправе, если движется по траектории А или Б
11 – не вправе

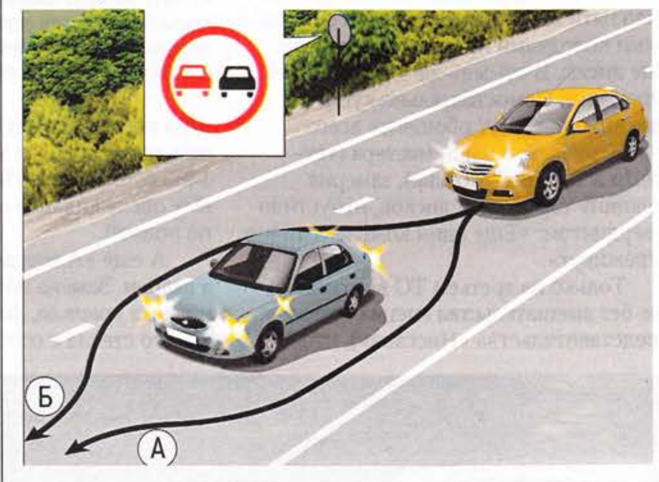
II. Разрешено ли водителю автомобиля дорожной службы движение в указанном направлении:

5 – да
6 – да, при выполнении работ по строительству, ремонту или содержанию дорог
7 – не разрешено
8 – да, при выполнении работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, а также если автомобиль обслуживает предприятие, находящееся в указанном направлении



IV. Из-за технической неисправности автомобиль движется со скоростью 20 км/ч. Разрешено ли водителю автомобиля, следующего сзади, совершить какой-либо из показанных маневров?

12 – разрешено любой
13 – разрешено по траектории А
14 – разрешено по траектории Б
15 – запрещено



Водителю, проигнорировавшему запрет, грозит штраф в размере 1500 рублей (ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ).

V. Дорожный знак 1.13 «Крутой спуск» является предупреждающим и устанавливается вне населенных пунктов на расстоянии 150–300 м до начала опасного участка. Поэтому в данной ситуации действует общее правило встречного разъезда, содержащееся в пункте 11.7 Правил: дорогу должен уступить водитель, на стороне которого имеется препятствие. Водитель грузовика обязан пропустить легковой автомобиль.

Если водитель грузовика не выполнит это требование, то он может быть оштрафован на 1500 рублей по ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ.

VI. Независимо от наличия или отсутствия разметки проезжей части, пункт 11.4 Правил запрещает обгон на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной.

Ответственность за нарушение данного требования установлена в ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ: штраф в размере 5000 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев.

VII. Согласно пункту 18.1 ПДД вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо. Таким образом, приоритет имеется только у трамвая № 1, который не выезжает, а въезжает в депо.

Водителю автомобиля, не уступившему дорогу трамваю № 1, грозит предупреждение или штраф в 500 рублей (ч. 1 ст. 12.17 КоАП РФ).

VIII. Пункт 2.3.1 ПДД запрещает движение в темное время суток и в условиях недостаточной видимости при негорящих (отсутствующих) фарах. В иных условиях движение разрешено – при условии соблюдения необходимых мер предосторожности.

При управлении автомобилем с неработающими фарами в темное время суток водитель будет привлечен к ответственности в виде предупреждения или штрафа в сумме 500 рублей (ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ).

Иллюстрации: **Олег Воеводов**



V. Из-за ДТП одна полоса оказалась перекрытой. Кто из водителей должен уступить дорогу?

16 – водитель грузовика
17 – водитель легкового автомобиля
18 – по взаимной договоренности

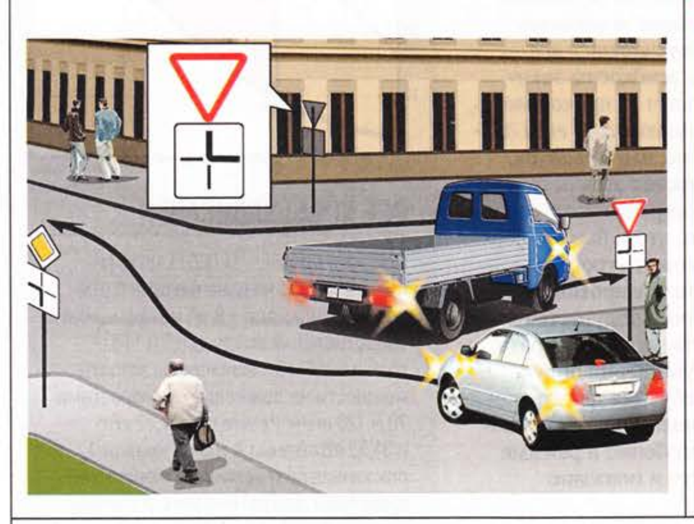


VII. Должен ли водитель легкового автомобиля уступить дорогу трамваям?

22 – да, обоим трамваям
23 – да, трамваю № 1
24 – да, трамваю № 2
25 – нет

VI. Разметка на перекрестке затерта. Можно ли водителю легкового автомобиля выполнить такой маневр?

19 – можно
20 – можно, если не создается помех другим транспортным средствам
21 – нельзя



VIII. После ДТП у машины разбиты и из-за этого не горят фары и дневные ходовые огни. Разрешено ли водителю двигаться в автосервис своим ходом с соблюдением необходимых мер предосторожности?

26 – разрешено
27 – разрешено, если не придется двигаться в темное время суток и в условиях недостаточной видимости
28 – запрещено



Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
4, 6, 10, 13, 16, 21, 23, 27

I. Стрелка разметки 1.18, разрешающая поворот налево, разрешает разворот только в том случае, если она нанесена на крайней левой полосе (приложение 2 к Правилам дорожного движения). Таким образом, водителю автобуса разворот из данного положения запрещен. *За невыполнение этого требования предусмотрен административный штраф от 1000 до 1500 рублей (ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ).*

II. В общем случае знак 3.4 запрещает движение всех грузовых автомобилей (кроме грузовых автомобилей Федеральной почтовой службы или предназначенных для перевозки людей) (приложение 1 к ПДД). Однако желтый проблесковый маячок также дает право игнорировать требование данного знака в случае, если транспортное средство в данный момент выполняет работы по строительству, ремонту или содержанию дорог. *В иных случаях нарушение требований знака 3.4 будет наказано штрафом в размере 500 рублей, а в Москве и Санкт-Петербурге – 5000 рублей (ч. 6 и ч. 7 ст. 12.16 КоАП РФ соответственно).*

III. Сочетание знака 4.3 со знаком 2.4 говорит о том, что согласно пункту 13.9 ПДД водитель транспортного средства, находящегося на перекрестке, пользуется преимуществом перед выезжающими на такой перекресток транспортными средствами. В то же время, выезжая на такой перекресток, необходимо уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по кругу. *Непредоставление возможности проехать тем, кто имеет преимущественное право проезда, чревато штрафом в 1000 рублей (ч. 2 ст. 12.13 КоАП РФ).*

IV. Маневр по траектории А не запрещен, так как не связан с выездом на сторону проезжей части, предназначенную для встречного движения, то есть не считается обгоном (пункт 1.2 Правил). Прерывистая линия разметки в показанной ситуации отделяет от проезжей части обочину, использовать ее для опережения тихохода нельзя (п. 9.9 ПДД).

ГАЗ ДО ОТКАЗА

За ответ на задачу № 80 «Не гонялся бы за дешевизной!» (ЗР, 2014, № 9) **Юрий Лещев** из Воронежской области получает от компании «Автоден» автомобильный видеорегистратор Parkcity DVR HD 450 с качеством записи Full HD.



Вспомним эту историю. Некий фермер рискнул обзавестись потрепанным ВАЗ-21053, возраст которого сразу выдавал латунный радиатор с натеками олова после ремонтов. Пока мотор эксплуатировался в щадящих условиях, он охлаждался в достаточной мере. Но однажды, забывшись, хозяин вдавил педаль газа в пол. Разгон был очень живым, однако при 120 км/ч температура охлаждающей жидкости полезла к небесам. Фермер приотпустил педаль, и температура быстро вернулась к норме.

Как это объяснить? Явный «виновник торжества» – старый радиатор – указан. Надо лишь объяснить, почему на больших скоростях мотор перегревается, а под сброс газа остывает.

Охлаждение большинства автомобильных двигателей жидкостное. Оно обеспечивает работу двигателя во всех режимах при минимальных отклонениях температур деталей от заданных конструктором значений. А если температура нестабильна, состав смеси в цилиндрах может настолько отличаться от оптимального, что обрушиваются все показатели двигателя.

Немного теории. По тракту системы охлаждения, от рубашки двигателя до радиатора, циркулирует жидкость, доставляющая к радиатору огромное количество тепловой энергии (теплоты), выделившейся при сгорании топлива, но не потраченной на полезную работу. До радиатора доходит не вся эта теплота. Какую-то часть отбирает отопитель, другую – остальные горячие узлы. Не зря советуют следить за чистотой под капотом!

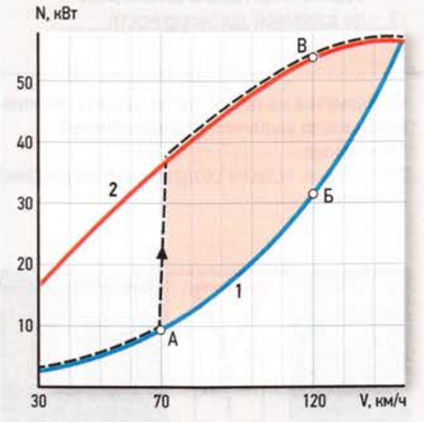
В любой точке системы действует закон сохранения энергии. Радиатор должен гарантированно и непрерывно отдавать воздуху всю получаемую теплоту. Вот что пишут читатели: *«При максимальной нагрузке старый радиатор с заглушенными трубками не успевает охлаждать жидкость, в двигатель она возвращается всё более горячей. Если жидкость закипает, насос перестает ее прокачивать, охлаждение прекращается. И если двигатель не выключить, ему крышка»*.

При неисправностях эта система в лучшем случае превращается в ограничитель мощности, что и было у фермера. В худшем – может угробить двигатель. Но нет ли тут противоречия? Ведь радиатор отлично обдувается воздухом, причем по закону квадрата: удвоил скорость – учетверил обдув. Увы, мощность, требуемая для движения, растет по отношению к росту скорости еще круче. Особенно в режиме разгона машины. Это и показано на нашем графике.

Ущербный радиатор не может справиться с высокими тепловыми нагрузками. Цитируем победителя: *«Мощности этого радиатора при больших нагрузках могло не хватить. Его пропускная способность снижена, и он не успевает отводить тепло от двигателя. Но при снижении скорости и нагрузки тепловая напряженность двигателя уменьшается – и радиатор кое-как справляется с охлаждением. Такое возможно и с радиатором без повреждений, но грязным снаружи или забитым изнутри»*.

Кстати, для неисправного радиатора не так страшна высокая скорость, как движение на низших передачах с большой мощностью – в гору, по вязкому песку, грязи и т. п. Но такая задачка была бы слишком уж простой. То ли дело высокая скорость – с хорошим обдувом, который многих сбил с толку. А на то и задача! ЗР

Всех, кто принял участие в этом туре конкурса, благодарим! Юрия Лещева поздравляем с победой.



ВСЕ ХОДЫ ЗАПИСАНЫ!

При весе машины 14 000 Н, коэффициенте потерь на качение шин 0,015, лобовой площади 1,8 м², коэффициенте сопротивления воздуха 0,5 и КПД трансмиссии 0,9 вычислены затраты мощности на движение со скоростями 70 и 120 км/ч. Результат – 9,22 кВт и 31,53 кВт (точки **А** и **Б** на кривой **1**, показывающей величины мощностей, требуемых для движения с установившимися скоростями). Выходит, скорость 120 км/ч требует в 3,4 раза больших энергозатрат, чем 70 км/ч, а обдув радиатора увеличивается лишь в 2,9 раза. Перегрев не исключен. И гарантирован, если машина разгоняется! Скажем, при 70 км/ч фермер нажал педаль до упора (показано стрелкой), после чего мощность двигателя нарастала по кривой **2** (внешняя скоростная характеристика). При 120 км/ч (точка **В**) она в шесть раз больше, чем в начале разгона! Даже не углубляясь в теорию двигателя, легко представить, с каким выбросом теплоты должна справиться система охлаждения!

ЗАДАЧА № 83
ГОЛОВНАЯ БОЛЬ

В редакцию пришло любопытное письмо: «Для дальнобойщика зима – головная боль! На узких трассах с затяжными подъемами и поворотами люди теряют время и здоровье в дорожных пробках и клянут большегрузы. Действительно, часто виноваты мы. Моторы вроде достаточно мощные (на равнине не всякий догонит), но на подъемах толку от этого мало. Тут другие проблемы. Какие? Об этом пусть посудачат владельцы легковушек и вседорожников! Глядишь, кто-то к нам станет относиться добрей».

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 января 2015 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

ВОКРУГ СВЕТА

ЖУРНАЛ ОСНОВАН В 1861

Читайте **печатную и iPad-версии** журнала **«ВОКРУГ СВЕТА»**



Журнал о путешествиях, приключениях, традициях и обычаях народов мира, истории, культуре, поразительных научных открытиях и изобретениях

Скачай iPad-версию и получи больше, чем просто журнал:

- интерактивная инфографика
- дополнительные фотоматериалы
- интеграция с социальными сетями



МАЛЬЧИКИ ВСЕГДА МАЛЬЧИКИ: КАК УСТРОЕНА «ФОРМУЛА-1»



НАСТОЯЩАЯ ФИНСКАЯ САУНА: ПАР, ВЕНИК И НИКАКОЙ ПОЛИТИКИ



ПРЫЖОК С ДЖОМОЛУНГМЫ: ПОЛЕТЫ АЛЬПИНИСТА-БЕЙСДЖАМПЕРА



РЕКЛАМА ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ОТ 12 ЛЕТ И СТАРШЕ

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Присылая советы, не забывайте сообщать свой почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит отправку вам заслуженных призов.

Отдел автомобильной информации «За рулем»

ДАТЧИК – ОН И В АФРИКЕ ДАТЧИК

А. ЗАНГИРОВ, Татарстан

Умер датчик Холла. Для «Сеата-Ибица» 1996 года эта проблема естественна. Оригинальный купить сложно, да и отдать за него нужно несусветные деньги. И я решил имплантировать в «Ибицу» датчик от «восьмерки». Заклепки, крепившие родной датчик, высверлил. Сняв его, тщательно опилил более крупный вазовский – подгоняя по месту. Клеммы, соблюдая полярность, поменял. Поставил – и мотор заработал как ни в чем не бывало!

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Астрохим» компании «Астрохим»



ЕЗЖАЙ ВПЕРЕД, МОЙ «КАРАВАН»!

С. МЛОКОСЕВИЧ, Санкт-Петербург



«Додж-Караван» на своем веку славно потрудился, и пришла пора заменить клапан рециркуляции газов. Смело приступив к делу, я не учел возраста техники и условий ее работы, а потому свернул головки болтов М6 крепления фланца трубки. Но не бродить же по рынкам в поисках деталей для «ветерана»! Остатки болтов высверлил. В сквозные отверстия диаметром 6 мм вставил болты подходящей длины – и банально стянул соединение гайками. Пусть не очень красиво, зато практично.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants



КАК ХИМИК – «ЧАЙНИКУ»

В. ПАНТЕЛЕЕВ, Нальчик

Снова зима… И «печка» – любимое слово в устах водителей. Когда моя стала гнать в салон прохладный воздух, я решил посоветоваться со специалистами. Лишь одна версия выглядела разумной: если в системе охлаждения была контрафактная жидкость, она могла своими отложениями забить радиатор печки. (Возможно, не только его, но до серьезных проблем дело еще не дошло. – *Ред.*) Для очистки системы купил специальный препарат, но затраты себя не оправдали. Тогда я вспомнил, чем хорошая кухарка удаляет накипь из чайника. Потратив рублей сто, обзавелся лимонной кислотой, всыпал ее в воду – и залил в систему. Несколько дней ездил – печка понемногу оживала. И наконец она погнала горячий воздух! Осталось слить из системы всю грязь, промыть чистой водой и заполнить положенным антифризом.

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир»



А ПЫЛЬ ДЫРОЧКУ НАЙДЕТ!

М. ЗАКИРОВ, Татарстан

Работаю в автосервисе, люблю изучать новые автомобили. И порой удивляюсь. Вот, скажем, «Лада-Гранта», которая призвана сменить «Калину», машину более дорогую. Много раз убеждался, что экономили при создании «Гранты» не всегда вдумчиво. Приведу пример. На «Калине» нижние точки ремней безопасности закреплены под задним сиденьем индивидуальными болтами. А на «Гранте» – единым болтом для двух ремней! Скорее всего, упростили конструкцию, экономя болты, а ведь рядом даже есть отверстие для второго. Пустующее отверстие оставили без заглушки, и через него в салон засасывается пыль. Хозяин новенькой машины какое-то время этого не замечает, но всем клиентам я эту дырку заклеиваю – виброизолирующим материалом STP. А можно скотчем.



Приз автору совета – **набор автокосметики** Turtle Wax компании «Феникс Юнайтид»

СВЕЖЕЕ ДЫХАНИЕ

С. НОСЫРЕВ, Челябинская область

На ВАЗ-2110 наружный воздух поступает в салон через воздухозаборник под ветровым стеклом. Снег попадал внутрь заборника, забивал его – и сразу начинали потеть стекла. Теперь я вожу в машине небольшой кусок пластика (например, CD-диск), которым на время стоянки закрываю воздухозаборник – вставляю в щель между «жабо» и капотом.

Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы OSRAM

НЕ УВЕРЕН – НЕ ПОДСТАВЛЯЙ!

М. ФЕДОТОВ, Тольятти

Выезд задним ходом на дорогу с тесной парковки часто сопряжен с риском подставить корму невнимательному «гонщику». Надеяться на парктроник опрометчиво: препятствие позади может появиться в любой миг! Меня в этой ситуации выручает простейшее средство. У верхних углов заднего стекла я расположил два сферических зеркала. Глядя в них, контролирую пространство за машиной, в том числе дорогу с движущимися автомобилями. Способ установки? Например, на присосках.



От отдела информации ЗР.

В таких случаях бывалый человек старается парковаться лицом к выезду. Въехать задом в какой-нибудь просвет (особенно с парктроником) намного проще, чем выезжать задним ходом на проезжую часть.

Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО»

Действие препарата подтверждено сертификатом соответствия и указано в рамках влияния БАД на естественные физ. процессы в организме, зависимые от рациона питания (не лечебного действия). СГР №RU.77.99.11.003.E.052942.12.11 РЕКЛАМА

БИОЛОГИЧЕСКИ АКТИВНАЯ ДОБАВКА. НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ.

Близость, а точнее, ее отсутствие, давно уже стала горячей темой для мужчин среднего возраста. Что же происходит с их силой? И почему, приходя домой, мужчины чаще испытывают раздражение, усталость и скуку, нежели радость и любовь? Ученые убеждены, что одна из основных причин мужских «неудач» связана со снижением в крови уровня тестостерона.

ГОРМОН КОРОЛЕЙ

Как любят повторять ученые «тестостерон для мужчины - это король гормонов и, одновременно, тестостерон - это гормон королей». Он практически определяет поведение мужчины: и в карьере, и в социуме, и в любви, и в сексе. У сильной половины человечества он влияет на настроение, работоспособность, влечение к женщине и влечение к жизни. Даже незначительное снижение уровня этого гормона может, что называется, выбить мужчину «из седла».

К счастью организм мужчины сам вырабатывает тестостерон. Но при стрессах, курении и наличии других факторов риска, этот естественный процесс нарушается. И вот здесь может помочь «Виардо Форте». При регулярном приеме капсул «Виардо Форте» появляется возможность помочь организму мужчины наладить достойную выработку собственного тестостерона. И как следствие - повысить сексуальную активность. А вслед за этим улучшить настроение. Мужчина будет чувствовать себя сильным и способным решать большие задачи.





Участники нашего форума обсуждают статьи журнала. В дискуссиях участвуют также авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

В материале «Шаг на паркет» (ЗР, 2014, № 10) на фотографии (с. 64) изображена рядная «четверка», а в описании говорится о моторе V6. Опечатка?



Максим Сачков,
редактор отдела автомобильной информации

Опечатки нет. Речь идет о силовых агрегатах, устанавливаемых на «Ниссан-Пасфайндер». Двигателей два: 3,5-литровая «шестерка» и 2,5-литровая «четверка», которая вместе с вариатором и электромотором как раз и изображена на фото. А чтобы читатели не считали понапрасну цилиндры, в подписи есть подсказка: рядом с упоминанием о четырехцилиндровом двигателе в скобочках стоит указание – «на фото».

В 1000-м номере журнала прочел интересную заметку «Опять в утиль». Заинтересовало то, что можно сдать в утиль грузовой автомобиль, а приобрести легковой, причем компенсации на грузовики, согласно вашей статье, очень привлекательные. На следующий день позвонил в автосалон, а там ни сном ни духом. Откуда же у вас информация про утилизацию грузовиков?



Кирилл Милешкин,
редактор отдела автомобильной информации

Все сказанное – обещания Минпромторга, содержащиеся в программе нового этапа утилизации. Однако формально программа так и не была запущена. На данный момент все скидки, предоставляемые при покупке новых машин, – это личная инициатива производителей, основанная на заверениях правительства, что соответствующие расходы будут возмещены позже. Логично, что в данных обстоятельствах продавцы действуют с рядом ограничений – не в убыток же работать. Пока официальная программа не начнет действовать, дилеры не станут выполнять все ее пункты и о выгодном обмене КамАЗа на «Ладу» можно не мечтать.

Читаю в ваших материалах про автомобили с электронной системой распределения тормозных сил (EBD) и системой динамического контроля устойчивости (VDC). Чем они отличаются друг от друга? Раньше я думал, что это одно и то же, однако продавцы сказали, что это разные системы, – но толком разъяснить так и не смогли…



Михаил Гзовский,
заведующий отделом испытаний

Система EBD (англ. *electronic brakeforce distribution* – электронное распределение тормозных сил) – логичное развитие антиблокировочной системы. EBD предотвращает блокировку каждого колеса в отдельности при торможении «в пол». Она дифференцированно дозирует тормозное усилие, используя датчики антиблокировочной системы и анализируя положение каждого колеса.

VDC (Vechicle Dynamic Control) – одно из многочисленных обозначений системы динамической стабилизации, которая известна также как ESP (Electronic Stability Program), ESC (Electronic Stability Control), DCS (Dynamic Stability Control) и под другими именами, в зависимости от автопроизводителя. Данная система завязана не только на антиблокировочную систему, но и на рулевое управление, а также на двигатель. Анализируя положение дроссельной заслонки и угол поворота руля, она борется с возникающими заносом или сносом не только избирательным торможением, но и принудительным снижением подачи топлива.

Обе системы дополняют друг друга и существенно снижают риск потери контроля над машиной. Но полностью полагаться на работу электроники нельзя: законов физики никто не отменял.

Обнаружил несоответствие информации в ЗР, 2014, № 8 и ЗР, 2014, № 9 о заездах по «Смоленскому кольцу». «Фольксваген-Гольф GTI» показал, по данным статей, 1 минуту 52,9 секунды и 1 минуту 56,2 секунды – разница существенная! Если машину в разное время тестировали разные пилоты, надо бы делать сноску.



Вадим Никишев,
редактор отдела испытаний

Ошибки нет. Эти данные относятся к разным поколениям модели. В сводной таблице результатов, показанных когда-либо на «Смоленском кольце», в № 8 проставлено время «Гольфа GTI» шестого поколения. А на сравнительный тест с горячим хэтчбеком «Киа-Сид GT», который опубликован в № 9, мы выкатили «Гольф GTI» уже следующей, седьмой генерации. Естественно, у машины, построенной на совершенно новой платформе, результат лучше.

В экспертизе аккумуляторов (ЗР, 2014, № 10) вы утверждаете, что замена обычной штатной батареи на AGM меньшей емкости будет неполноценной. Однако на форумах многие придерживаются иной точки зрения, поскольку батареи AGM не боятся разряда. Почему вы заявляете обратное?



Михаил Колодочкин, *обозреватель отдела автомобильной информации*

Выражения «не боятся разряда» и «не разряжаются» – вовсе не синонимы. Действительно, батареи AGM, в отличие от обычных, спокойно переносят циклические разряды, в том числе и глубокие, но при этом теряют джоули точно так же, как и любые другие источники энергии. Без помощи генератора такая батарея разрядится за то же время, что и обычная той же емкости

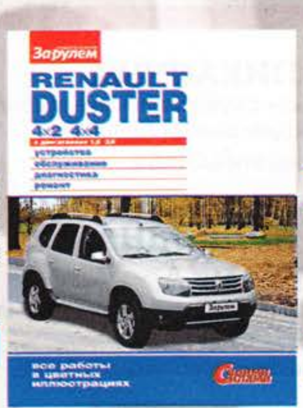
СЕРИЯ СВОИМИ СИЛАМИ

ОБСЛУЖИВАНИЕ • ДИАГНОСТИКА • УСТРОЙСТВО • РЕМОНТ

КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА За рулем















ВЫБОР ПРОФЕССИОНАЛОВ

РЕКЛАМА



АНТИГРАВИЙ
с резиновым наполнителем



ОЧИСТИТЕЛЬ САЛОНА
многоцелевой




АНТИКОРРОЗИОННАЯ
смазка, многоцелевая



АНТИКОРРОЗИЙНОЕ
гальваническое покрытие



МАСЛО
для консервации двигателей

ЛЕГКИЙ ПОИСК
УДОБНАЯ ПОКУПКА



ЮЛМАРТ
www.ulmart.ru

НАШЕМАРОЧКИ и НЕ ТОЛЬКО

Всех, кто заметил разного рода **забавные автомобили** или **нечто любопытное на наших дорогах**, приглашаем присылать свои фото. **Лучшие будут опубликованы**.



ПИКАПЧИК

«Ока» с кузовом пикап встретилась в подмосковном Подольске.

Юрий МИХАЙЛОВ



ПОДВОДНАЯ БУХАНКА

У Джеймса Бонда такого не было…

Роман РУДЕНКО,
Нахабино, Московская область

ДОЛОЙ ПРОБКИ!

Ожидают ли нас воздушные заторы?..

Сергей КРАСУЦКИЙ, Москва



КОРОБОЧКА

Вот такой агрегат ездит по дорогам села Богданова (Миякинский район Башкортостана).

Айнур ЗИЯЗЕТДИНОВ,
Щучье, Курганская область



ЧИСТИЛЬЩИК

В ожидании зимы.

Сергей ЧЕРНОПЕНЕВ,
Сергиев Посад





АМФИБИЯ

Поплывем или поедем?

Дмитрий ШЕЙН





ИНОМАРКА?

«Ока» плюс BMW равняется? Это я встретил в нашем городе.

П.А. ЧЕРНИЙ,
Новороссийск





ВХОД ВОСПРЕЩЕН

Дверной блокиратор по-русски.

Сергей ВШИВЦЕВ,
Нефтеюганск

P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: *kolodochkin@zr.ru*

За рулем ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ SHOP.ZR.RU
ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ





★ ЗВОНИТЕ НАМ БЕСПЛАТНО 8 (800) 707-59-69 ★

GLETCHER

M712 (Mauser)



магазин 18шт
вес 1400гр
metal/metal Blow Back
возможность ведения огня в автоматическом или в одиночном режиме
Код 03747 Цена 6750р.

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02868 Цена 3600р.

Parabellum (P.08)



магазин 21шт
вес 900гр
metal/metal
Blow Back
Код 03519 Цена 4550р.

BRT 92FS AUTO



возможность ведения огня в автоматическом или в одиночном режиме
магазин 19шт metal/metal
вес 1100гр Blow Back
Код 03167 Цена 6550р.

UMAREX

PM

магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена 3800р.

Mauser-C96



магазин 18шт
вес 795гр
plastic
Blow Back
Код 03700 Цена 5000р.

Parabellum (P.08)



магазин 21шт
вес 820гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03282 Цена 3700р.

Walther P38 (NEW)

магазин 20шт
вес 730гр
metal
Blow Back
Код 03566 Цена 7050р.

BORNER

Super Sport 708



магазин 6шт
вес 860гр
metal/metal
Код 03312 Цена 4000р.

ПМ 49

магазин 17шт
вес 650гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03313 Цена 2600р.

ИМЗ

MP 654K-28

вес 750гр
магазин 13шт
metal/metal
Код 02658 Цена 5500р.

MP 53M

магазин 1шт (переломка)
Пули типа «ДЦ», «ДЦ-М», «Диаболо», калибр 4,5 мм.
вес 1200гр
metal
Код 03325 Цена 2650р.

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики BB калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

Баллон CO_2 -12гр
20шт Код 02867 Цена 690*р.
1шт Код 02558 Цена 40*р.

Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.

*только при покупке пистолета.

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 550*р.

АВТОСКАНЕР NEW

ELM327BT2 - новейшая разработка **OBDII сканера** используемая для диагностики автомобилей при помощи персонального компьютера. Поддерживает все известные протоколы ODB2 и совместим множеством диагностических программ. Интерфейс связи с персональным компьютером -**Bluetooth**

Более подробную информацию смотрите на сайте shop.zr.ru

Код 03468 Цена 1250р.



полное описание и весь ассортимент продукции ХАДО смотрите на сайте shop.zr.ru



Усиленный ревитализант ХАДО (8мл)

Предназначен для защиты от износа и восстановительного ремонта:

Бензиновых и газовых двигателей	код 03547 цена 880р.
Дизельных двигателей	код 03549 цена 920р.
КПП и редукторов	код 03550 цена 800р.
АКПП	код 03546 цена 800р.
ГУР и другого гидравлического оборуд.	код 03548 цена 810р.
ТНВД и систем впрыска топлива.	код 03551 цена 800р.



ХАДО Atomex Multi Cleaner

Очиститель топливной системы Бензин (250мл)
Код 03537 Цена 720р.

ХАДО Atomex Multi Cleaner

Очиститель топливной системы Дизель (250мл)
Код 03538 Цена 730р.





ХАДО Кондиционер металла с ревитализантом New Car 225мл

Атомарный кондиционер металла New Car с ревитализантом 1 Stage

Обеспечивает высший уровень защиты двигателя нового автомобиля и локально-точную подгонку деталей друг к другу при приработке.

Код 03555 Цена 1530р.



ХАДО Кондиционер металла с ревитализантом Maximum 225мл

Атомарный кондиционер металла MAXIMUM с ревитализантом 1 Stage

Предназначен для восстановительного ремонта двигателя и его активной защиты непосредственно во время эксплуатации автомобиля.

Код 03552 Цена 2200р.



Очки релаксационные «Водительские»
Код 01480 Цена 990р.



Код 01481 Цена 770р.
Очки водительские «Антифары»

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: 8 (800) 707-59-69 звонок бесплатный
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
- в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
- по SMS: отправьте на номер 2425

(необходимо подтверждение отправки СМС. Подтверждение БЕСПЛАТНО)

текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru.
Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).
Принимаем оплату через интернет без %

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 300р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ: по телефону 8 (800) 707-59-69; по электронной почте katalog@tdzr.ru

Neoline X-COP 8500

радар детектор с GPS и базой данных

Радар-детектор X-COP 8500 обладает важнейшей функцией обнаружения полицейских радаров с помощью баз данных GPS. Радар-детектор со 100% вероятностью реагирует на GPS координаты в базе. Отличительная особенность X-COP 8500 – оснащение и постоянное обновление базы полицейских радаров не только РФ, но и Европы.

Виды обнаружаемых радаров: Автодория, Стрелка-СТ, Стрелка-М, Кордон, Крис, ПКС-4, Рапира-1, Бинар, Беркут, Визир, Искра, Радис, Робот, Арена, Mesta и др. + GPS база полицейских радаров РФ и Европы (база легко обновляется через сайт компании).
дополнительная информация на сайте shop.zr.ru

Код 03671 Цена 5999р.

Вся продукция сертифицирована
Цены действительны 30 дней после выхода рекламы

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА HTTP://SHOP.ZR.RU *Количество товара ограничено.

ОАО «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1027739268182

реклама

За рулем

ПЛЮС

В наше электронное время, когда мир прозрачен, как никогда прежде, ценность приобретают скорость и удобство перемещения. Роль личного легкового автомобиля всё чаще играет прокатный, который фактически становится транспортом общественным. Сегодня в «Плюсе» говорим о прокатных машинах.

Autolib'

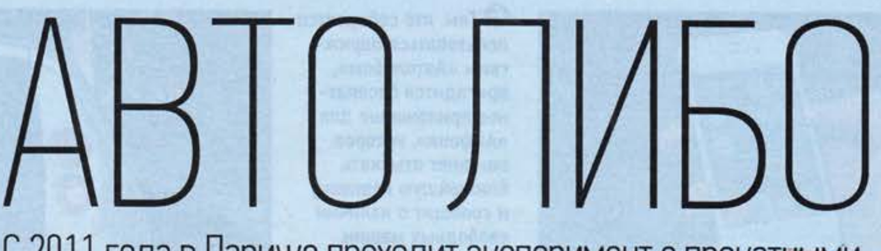
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	3650×1700×1610
Объем багажника, л	350
Снаряженная масса, кг	1120
Максимальная скорость (ограничена электроникой), км/ч	130
Разгон 0–60 км/ч, с	6,3
Запас хода: в городе/за городом, км	250/150
ДВИГАТЕЛЬ: электрический, 50 кВт/68 л.с.	
ТРАНСМИССИЯ: передний привод; АКП	



«АВТОЛИБ» В ПАРИЖЕ:

- **2500** электрокаров
- **840** станций-парковок
- **5130** зарядных разъемов
- **38** минут – среднее время одной поездки
- **более 100 тысяч** подписчиков (пользователей)
- **более 2,8 млн** клиентов обслужено с момента запуска программы
- **25 млн км** совокупного пробега





АВТОЛИБО...

С 2011 года в Париже проходит эксперимент с прокатными электрокарами «Автолиб». На индивидуальном средстве передвижения общественного пользования прокатился **Владимир Соловьев**. Фото автора.

В названии «Автолиб» объединены слова «авто» (автомобиль) и «либ» («либерте» – свобода). Только не путайте, это все-таки не авто-, а электромобиль – переднеприводный, в алюминиевом кузове, с тяговым электромотором и литиево-полимерной батареей емкостью 30 кВт·ч.

Идея «свободного электромобиля» заключается в том, что его можно брать напрокат на специальных стоянках, коих в Париже больше восьмисот. Добежал от дома до ближайшей такой стоянки, «отстегнул» машину от зарядного устройства – и покатил по делам. А в непосредственной близости от точки назначения находишь другую такую стоянку – и оставляешь на ней «Автолиб».

Поездка заняла 20 минут? Значит, заплатишь за 20 минут аренды. Прокатался час – заплати за час. Поиск стоянок облегчает специальная программа, которую можно закачать на «Айфон». И никакой головной боли. Благодать!

Но это в теории. А благодатна ли благодать в действительности? И я решил оформить абонемент на «Автолиб» – без этого никак. Тем паче что случай подвернулся самый подходящий – Парижский автосалон. Буду ездить из центра города в выставочный комплекс, что расположен у «периферика», как называют парижане свою окружную дорогу.

Электронный экран вел допрос с пристрастием.

– Не просрочено ли водительское удостоверение?

– Нет.

– Не употребляли сегодня алкогольные напитки?





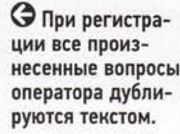




Тем, кто собирается пользоваться парижским «Автолибом», пригодится бесплатное приложение для «Айфона», которое поможет отыскать ближайшую парковку и сообщит о наличии свободных машин.

Эта машина несет логотип «Пининфарины»? Да уж, порою вкус изменяет и прославленным итальянским кутюрье.

Для начала нужно пройти регистрацию в таком павильоне.



При регистрации все произнесенные вопросы оператора дублируются текстом.



Все документы – будь то права или паспорт – сканируются. После одобрения документов оператор выдает карточку, которая служит ключом для получения машины.

«Автолибы» живут на улице, зачастую под деревьями, и становятся постоянной мишенью для голубей

– Нет.

– Не находитесь ли вы под воздействием наркотиков или других токсических веществ?

– Тоже нет.

– Тогда можете взять со стоянки автомобиль под номером три.

Юридической стороне вопроса при оформлении проката общественного парижского электрокара уделяется пристальное внимание. Хотя после моего знакомства с этой машиной я включил бы в опросник несколько пунктов, касающихся санитарии и гигиены. «Мыли ли вы руки перед поездкой? Не наблюдаетесь ли у венеролога?» – эти вопросы лишними не станут. Уж больно неприглядно выглядят замусоренный салон, липкий руль, сиденья с разводами неизвестного происхождения, обертки конфет и крошки чипсов в карманах дверей. Для полноты ощущений не хватало только подсолнечной лузги и предметов личной гигиены.

Поскольку «автолибы» живут исключительно на улице, зачастую под деревьями, они становятся постоянной мишенью для парижских голубей. Если бы не редакционное задание и не личное любопытство, я крепко подумал бы, садиться ли в эту помойку. Конечно, кому-то может достаться и новенькая машина, но мне не повезло.

Впрочем, даже грязный парижский прокатный электромобиль доверят не каждому. Чтобы получить право сесть за руль, нужно доказать свою финансовую состоятельность – по крайней мере, обязательно наличие банковской карты и определенной суммы на ней. Так, абонемент на одни сутки обошелся мне в 50 евро, что сопоставимо с арендой обычного автомобиля в традиционной прокатной конторе. Только автомобиль там будет классом повыше и уж наверняка чистый. Кроме того, требуются водительские права, а россиянам – еще и международное водительское удостоверение, загранпаспорт и определенное знание французского языка, чтобы в течение получаса в режиме телеконференции отвечать на вопросы служащего по ту сторону электронного экрана.

Во время регистрации придется сканировать все означенные документы, причем копии снимаются как с самих документов, так и с их обложек. Если



Перед тем как получить машину, нужно подтвердить, что вы находитесь в здравом уме и твердой памяти.



Контроллер выдачи электрокаров. Помимо личной магнитной карточки требуется пин-код, согласованный с оператором.



Красная лампочка сообщает, что автомобиль не заряжен и не готов ехать.



Магнитная карта отпирает крышку разъема. Теперь «Автолиб» можно отсоединить от розетки.



Магнитная карта, выданная при регистрации, открывает доступ в салон.

с вами будет помощник, процесс облегчится.

На «Автолиб» можно подписаться на день, неделю, месяц или сразу на год. Чем больше срок, тем дешевле обойдется каждая поездка. Сейчас компания предлагает годовой абонемент за 90 евро при стоимости получаса проката 5 евро.

Но вот алюминиевая (панели кузова не окрашены) трехдверная «коробочка» в моем распоряжении. Французский журналист Фредерик Гуаль – коллега и мой старый знакомый, помогавший оформить абонемент, – говорит, что нам еще повезло: передние сиденья обтянуты кожзамом и не так запачканы, как задние тканевые. А первые «автолибы» были только с серой тканью – и грязи она вбирала…

В передней подвеске что-то стучит, но машину в сторону не тянет – значит, кое-как доедем.

Во время остановки замечаю, что заднее левое колесо приспущено. Есть ли в машине насос, домкрат, запаска? Искать инструмент бессмысленно: любые технические манипуляции с «Блюкаром» может осуществлять только техслужба. А вдруг колесо умыкнут? Оттого и запаски нет.

Единственный способ – жаловаться диспетчеру. А может, ну его – еще

ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ «БЛЮКАРА»

Он несет в себе все признаки автомобиля из прошлого. Неудобная посадка водителя, твердые сиденья, крайне некомфортная подвеска, задержка при переключении селектора вперед-назад, неустойчивая работа рулевого усилителя – как на первых электроусилителях, которые ставились на «Рено-Твинго» 15 лет назад. А еще нескладываемое заднее сиденье, множественные шумы от работы подвески и от кузовных деталей.

Подушка безопасности лишь одна (водительская), отсутствует задний стеклоочиститель, обзорность плохая. Отсутствие АБС делает машину опасной на скользкой дороге. Поскольку «Блюкар» используется только как городской арендный автомобиль, он не проходил крэш-тестов по европейской методике EuroNCAP.

Вялому разгону противопоставляется достаточный запас хода по городу и пригородам. Для прокатного электрокара это важнее.

Под крышкой зарядного столба следует разместить электропистолет, предварительно отсоединив его от разъема на автомобиле.

Впечатление от поездки больше всего портят грязные разводы на ветровом стекле. Самостоятельно залить жидкость в бачок омывателя нельзя: он под капотом, а капот под замком.

Идея гениальна! Использовать машину, только когда она необходима, и оставлять ее на зарядной станции, когда в ней нет нужды.

Эмблема «Блюкара» напоминает логотип «Лянчи».



Мусор под ногами водителя, протертый до дыр коврик. Заводной ключ на металлическом тросике свисает с рулевой колонки.



Центральный дисплей свидетельствует, что батарея полностью заряжена. Это хорошо. Но как можно так изгваздать машину?



Салон может разочаровать. У заднего сиденья не откидывается спинка, а подушка вся в разводах.

запишут на меня порчу казенного имущества!

Езда в «Автолибе» не доставляет особого удовольствия. Но я горжусь собой: выбираю электрокар и не загрязняю окружающую среду. Мне нравится, что он почти бесшумен, если не считать громыхающей подвески. И с системой вентиляции, похоже, нет проблем.

– Это осенью, – замечает мой коллега. – А летом в городском пекле да при отсутствии кондиционера в нем задохнуться можно!

Самое лучшее в «Автолибе» – сама идея прокатного электрокара для передвижения по городу и его ближайшим окрестностям. Использовать машину только в том случае, когда она необходима, и оставлять ее на зарядной станции, когда в ней нет нужды. Это не прокат на сутки, когда не знаешь, куда пристроить машину, пока не ездишь. И за парковку платить не надо! Это ли не мечта горожанина?

Фред не разделяет моего оптимизма. По его мнению, прокатные электрокары не только не решили транспортную проблему, а, напротив, усугубили ее, добавив в городской поток две с лишним тысячи машин, пусть и с нулевыми выбросами в атмосферу.

«Автолибы» хороши для неспешных поездок во время отдыха. Прокатиться по городу в выходные или съездить в Версаль в августе, когда в период отпусков улицы пустеют. Фредерик оформил годовой абонемент и считает, что электрокар может помочь на коротких дистанциях. Однако



«Автолиб» приветствует водителя. Теперь он мой на все время пользования, и это запротоколировано.



Навигация не только подсказывает маршрут, но и указывает на расположенные поблизости бесплатные парковки.

Bluecar, Боллоре, «Автолиб»?

«Автолиб» – синдикат, образованный промышленной группой «Боллоре», муниципалитетами Парижа и прилегающих коммун в целях создания службы проката электромобилей.

Первые электрокары появились на улицах французской столицы в декабре 2011 года. Они уже ездят в Лионе и Бордо, а скоро должны выйти на дороги Индианаполиса (США).

Со второй половины 2015 года производство электрокара развернут на заводе «Рено» в Дьеппе (Франция).

Промышленная группа «Боллоре» входит в число пятисот крупнейших мировых компаний, занимающихся долгосрочными инвестициями. Ей принадлежит исследовательский и производственный центр в Бретани, производящий электрические батареи высокой мощности, которыми оснащаются «автолибы».

Электромобиль «Блюкар» для проекта «Автолиб» разработан студией «Пининфарина» и итальянским Экспериментальным центром создания моделей и прототипов (CECOMP), имеющим производственную базу под Турином. Финансирует проект группа «Боллоре». Мощности CECOMP позволяют выпускать до 1000 «блюкаров» ежегодно.

Кузов «Блюкара» полностью алюминиевый. Привод передний. Шины – «Мишлен-Сейв Энерджи» (Michelin Save Energy).

Литиево-полимерные аккумуляторы (LMP) – необслуживаемые, напряжением 410 В. Их энергоемкость 30 кВт·ч, а ресурс рассчитан на 400 000 км пробега. Аккумуляторы работают при температуре от –20 до +60 °С. Час езды с отопителем сокращает пробег на 10%.

минимальная оплата равна 3,32 евро за первые 20 минут, а это делает невыгодными пятиминутные поездки – когда нужно быстро куда-то подскочить. При годовом абонементе «Автолиб» обойдется в 12 евро в месяц плюс еще 5 евро за каждые полчаса езды.

В Париже с развитой системой общественного транспорта, который ходит и после полуночи, наемный электрокар не представляет большого интереса. Те, у кого есть автомобиль, вряд ли откажутся от него в пользу «Блюкара» хотя бы потому, что на нем нельзя отправиться за город.

– Кто же тогда пользуется «автолибами»?

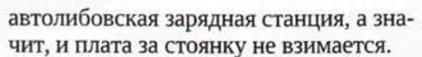
– Преимущественно те, кому срочно нужен транспорт, чтобы вывезти с вечеринки подгулявших подростков или перевезти вещи при переезде, – так считает Фредерик. – Правда, для серьезного переезда нужно дождаться появления машин со складным задним сиденьем. Система может быть полезной для пригородных поездок – чтобы не заезжать в Париж и не делать частых пересадок. Но при условии, что за день отдаешь не больше десяти евро: пять за полчаса езды «туда» и еще пять за полчаса «обратно». Двести евро в месяц за то, чтобы в рабочие дни ездить в небрежно обслуженной машине с загаженным голубями ветровым стеклом?..

Фред утверждает, что в Париже от «автолибов» мало пользы. Он дóрог для пригородных поездок и совсем не нужен в провинции, где каждый, кто желает быть независимым в передвижениях, имеет нормальный автомобиль.

И все же я решил прокатиться на парижском «Блюкаре» еще раз – и отправился на нем в супермаркет. Наученный Фредериком, я выбрал такой магазин, у которого на стоянке была автолибовская зарядная станция, а значит, и плата за стоянку не взимается.



У трансмиссии два режима работы – «нормальный» и «лёд». АБС и системы стабилизации в «Автолибе» нет.

Багажник достаточно емкий – 350 литров. Увеличить его нельзя: заднее сиденье прикручено намертво.



Поездка окончена. Важно не забыть подключить «Автолиб» к розетке – иначе будет считаться, что я все еще пользуюсь машиной и полученный в итоге счет будет разорительным. Оплата аренды – почасовая.

Я запарковался, поставил машину на зарядку – и пошел отовариваться. А вернувшись с полными сумками, чуть не впал в истерику: у электроразъема не оказалось ни моего «автолиба», ни других! Угнали? Нет, арендовали. Видать, не нужно было ставить машину на подзарядку – не увели бы ее тогда из-под самого носа. Я подождал немного… Потом еще чуть-чуть… И поплелся искать традиционное такси.

В следующий раз, чтобы воспользоваться «Автолибом», соответствующим образом подготовлюсь: прихвачу бутылку воды и матерчатые перчатки – чтобы помыть ветровое стекло и не испачкать руки. И если вновь отправлюсь в супермаркет, оставлю «Блюкар» на обычной стоянке – чтобы не оказаться вообще без машины. ЗР

АНТИТАКСИ

О плюсах и минусах сервиса краткосрочной аренды автомобилей в Москве рассказывает **Михаил Кулешов**. Фото автора и **Бориса Бочкарева**.

Опубликованный на предыдущих страницах рассказ Владимира Соловьева о краткосрочной аренде электромобилей в Париже стал откровением для многих коллег по редакции «За рулем» – но не для меня. В Москве тоже работает подобная система! Правда, каршеринговая компания Anytime предлагает для проката обычные автомобили, но суть от этого не меняется.

Каршеринг – вид краткосрочной аренды автомобиля с возможностью поминутной тарификации и отсутствием необходимости каждый раз приезжать в офис для заполнения кипы бумаг. Заехать в Anytime с паспортом (вы должны быть не моложе 19 лет) и водительским удостоверением (стаж вождения не меньше года) понадобится лишь однажды – для подписания договора. Заявку рассмотрит служба безопасности, и какое-то время спустя (от одного дня до недели) доступ к сервису будет открыт. Идея не наша – во многих европейских странах каршеринг успешно работает, постепенно отбивая клиентов у такси и традиционных прокатных контор.

Парк компании делится на две категории: за минуту аренды бюджетных «Хёндэ-Солярис», «Шевроле-Круз» или «Фольксвагена-Поло» клиент заплатит 5 рублей, а минута на «Мерседес-Бенце А-Класс» или БМВ 1-й серии обойдется в 7 рублей. Бензин уже включен в стоимость аренды, а значит, час поездки «под ключ» будет стоить 300 и 420 рублей соответственно, что значительно дешевле любого официального такси.

Новое и неизвестное пугает, однако пользоваться каршерингом очень просто. Скачав на свой смартфон (платформа iOS или Android) приложение Anytime и пополнив лицевой счет на 500 рублей или больше (логин и пароль приходят по СМС после одобрения заявки службой безопасности), вы получаете доступ ко всем возможностям сервиса. Это же приложение является основным инструментом общения с офисом: нажатием одной кнопки можно начать и закончить аренду, а также открыть или закрыть автомобиль.

Автомобили разбросаны по всей Москве, ведь оставлять их можно на любой разрешенной бесплатной парковке. И хотя на сегодняшний день парк компании не такой уж многочисленный, в любой момент времени доступны для проката 20–30 машин. От вас требуется лишь найти на интерактивной карте приложения ближайшую машину и забронировать ее нажатием одной кнопки, после чего добраться до нее за 20 бесплатных минут. Не успели? Не переживайте – даже при таком раскладе автомобиль не перехватит кто-либо другой. Просто с 21-й минуты автоматически включится тарификация из расчета полтора рубля за минуту – именно столько стоит аренда в режиме парковки. А ночью стоимость минуты простоя снижается до смешных 50 копеек – можно запросто посидеть в кафе и даже на несколько часов заглянуть в гости.

Мне повезло: ближайший ко мне «Хёндэ-Солярис» оказался совсем новым – без повреждений и с чистым салоном. Увы, не все бережно обращаются с чужим имуществом: потертости, вмятины, испачканная или прожженная обивка – обычное дело. И это несмотря на то, что материальная ответственность за нанесенные повреждения ложится на плечи клиента. За причинение ущерба, не превышающего

Смотрите на iPad: пользуемся прокатом



Москва, 2014-й: открыть прокатный автомобиль не сложнее, чем разблокировать телефон. И главное – без изнурительных формальностей и бумажной волокиты.

Оставить автомобиль можно на любой бесплатной парковке в пределах МКАД, а также за кольцевой – но в пешей доступности от метро.





Мне достался «Солярис» с пробегом 1700 км и чистым салоном. На сиденьях машин постарше встречаются следы от сигарет и грязные разводы.



Комплект документов находится в бардачке, а ключ намертво закреплен в замке зажигания.

Если топливо заканчивается, необходимо позвонить в офис и сообщить о предстоящей заправке, а затем в течение 10 минут отправить фотографию чека на корпоративный WhatsApp. Потраченные деньги оперативно вернутся на лицевой счет.



70 000 рублей, с виновника взыскивают до 15 000 рублей. Если цена ремонта переваливает за 70 000 рублей – 15 000 рублей + 25% разницы между суммой ущерба и 70 тысячами. Так или иначе, чтобы не попасть в неприятную ситуацию, обнаруженные повреждения нужно сфотографировать на телефон и отправить фотографии на корпоративный WhatsApp прежде, чем откроете дверь машины. Со всем остальным разберется компания.

А бензин? Предыдущий арендатор практически не оставил топлива в баке – вместо запаса пробега трип-компьютер показывал прочерки. Оказалось, что и это не проблема: заправиться можно на любой АЗС. Нужно лишь проинформировать компанию по телефону о необходимости заправки, а затем прислать на WhatsApp фотографию чека. Потраченные средства оперативно возвращаются на личный счет. Согласно условиям договора бюджетные автомобили нужно заправлять 92-м бензином. И только БМВ и «Мерседес» – 95-м. В случае ошибки деньги могут и не вернуться.

Моя поездка на «Солярисе» заняла полтора часа. За это время я проехал 38 км и заплатил 370 рублей – при этом какое-то время автомобиль простоял закрытым на парковке у дома. Согласитесь, недорого для такой поездки.

Основные козыри каршеринга – предельная простота пользования и адекватные цены. По мере увеличения парка автомобилей эта формы аренды вполне может стать реальной альтернативой такси: так дешевле и сам себе хозяин. Минусы – зависимость от мобильного Интернета, наличия автомобилей и их технического состояния.

Я зарегистрировался и прокатился на «Солярисе» исключительно ради подготовки этого материала, но непременно вновь воспользуюсь услугой. Компания следит, чтобы как минимум один из автомобилей бюджетного сегмента всегда стоял в Шереметьеве. А это значит, что, прилетев из командировки, я всего за 300 рублей (а при отсутствии пробок и того дешевле!) смогу добраться до дома и оставить автомобиль прямо под окнами. Для сравнения: аэроэкспресс до Белорусского вокзала обойдется в 400 рублей, а официальное такси до подъезда – не дешевле 1400 рублей. ЗР



Компания следит, чтобы свободный автомобиль всегда был доступен в Шереметьеве. При отсутствии серьезных пробок добраться на нем до города обойдется не дороже, чем на аэроэкспрессе.



После бронирования автомобиля через приложение дается 20 бесплатных минут, чтобы добраться до него.





По окончании аренды выдается подробный отчет.

За рулем

№12 2014 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 1002-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Максим Кадаков
EDITOR-IN-CHIEF Maxim Kadakov
ОБОЗРЕВАТЕЛИ
Вячеслав Субботин, Сергей Канунников, Владимир Соловьев
ИСПЫТАНИЯ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Максим Гомянин, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Вадим Крючков, Михаил Кулешов, Вадим Никишев, Денис Панов, Юрий Тимкин
АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Дмитрий Федоров (зав. отд.), Максим Сачков, Евгений Борисенков, Сергей Зиновьев, Михаил Колодочкин, Эдуард Конон, Сергей Мишин, Кирилл Милешкин, Игорь Моржаретто, Станислав Панин, Максим Приходько, Сергей Смирнов
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ЦИФРОВЫЕ ВЕРСИИ (iPad, Android, Windows) help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков, Станислав Янушкевич
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Тeременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 339 000 экз.
(включая цифровые копии, распространяемые на платформах iPad, Android, Windows)
Премия Национальной тиражной службы «Тираж – рекорд года»

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

16+

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ОАО «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.
© «За рулем», 2014

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«ПЕЖО-308» СО ТОВАРИЩИ

Сможет ли новичок дать отпор хэтчбеку «Рено-Меган» и противостоять таким зубрам, как «Фольксваген-Гольф», «Мазда-3» и «Киа-Сид»?



«КИА-СОРЕНТО»

Больше, комфортнее и... Первый тест.

Кто заведется при –32 °С? «Ниссан-Террано», «УАЗ-Патриот» и «Грейт Уолл-Ховер Н5»

В МОРОЗИЛЬНОЙ КАМЕРЕ





АВТОСАЛОН В ЛОС-АНДЖЕЛЕСЕ

Главные новинки выставки, среди которых компактный кроссовер «Мазда СХ-3».

«СУЗУКИ-ВИТАРА»:

кроссовер или вседорожник?



Надо срочно ехать а ветровое стекло обледенело? Проверяем

РАЗМОРАЖИВАТЕЛИ ЛЬДА



Как зарядить батарею, не снимая ее с машины? Испытываем устройства для

ПОДЗАРЯДКИ АККУМУЛЯТОРОВ



Крепок ли новый **«ВОЛЬВО-ХС90»?** Участвуем в крэш-тесте.